

LES GRANDS RÉSEAUX
D'INTÉRÊT GÉNÉRAL
DEPUIS LA GUERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 12 décembre 1938, à 13 h. 30.

PAR

Henri BISSONNET

Diplômé de l'École libre des Sciences politiques

Président : M. NOGARO, professeur.

Assesseurs { *MM. Roger PICARD, professeur.*
BAUDIN, professeur.

PARIS

LIBRAIRIE TECHNIQUE ET ECONOMIQUE

3, RUE SOUFFLOT

1938

LES GRANDS RÉSEAUX D'INTÉRÊT GÉNÉRAL
DEPUIS LA GUERRE

LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LES GRANDS RÉSEAUX
D'INTÉRÊT GÉNÉRAL
DEPUIS LA GUERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 12 décembre 1938, à 13 h. 30.

PAR

Henri BISSONNET

Diplômé de l'École libre des Sciences politiques

Président : M. NOGARO, professeur.

Assesseurs { MM. Roger PICARD, professeur.
BAUDIN, professeur.

PARIS

LIBRAIRIE TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE

3, RUE SOUFFLOT

1938



LES GRANDS RÉSEAUX D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

DEPUIS LA GUERRE

AVANT-PROPOS

Malgré la concurrence redoutable que leur font les transports automobiles, les chemins de fer sont encore, et resteront sans doute longtemps, les principaux agents de transport par voie de terre. Si la rigidité de leur installation et de leur exploitation ne leur permet pas la souplesse qui fait, sur certains points, la supériorité de l'automobile, par contre ils sont seuls capables de transporter dans des conditions de rapidité et d'économie suffisantes des tonnages importants de marchandises, en particulier lorsqu'il s'agit de matières lourdes telles que charbons, minerais, etc. Sans eux les industries lourdes ne pourraient travailler. Seuls aussi ils sont capables de transporter rapidement et à de grandes distances des masses importantes de voyageurs. Ils sont donc, en cas de guerre, un des éléments indispensables d'une mobilisation rapide ou d'un transport massif de troupes et de matériel d'un point du front sur un autre.

En réalité, les deux grands moyens de transport, rail et route, doivent se compléter et non se concurrencer ; et l'on peut penser qu'après une période de concurrence plus ou moins longue, après des tâtonnements inévitables, on arrivera à réaliser entre eux une coordination rationnelle. Mais,

entre tous les modes de transport, les chemins de fer doivent conserver une place prépondérante.

Si l'on ajoute qu'ils occupent près de 600.000 employés, auxquels il conviendrait d'ajouter les ouvriers de toutes les industries qui travaillent pour eux, on peut dire qu'une partie importante de la nation vit par eux et pour eux.

Notons enfin que les actions et obligations des chemins de fer, réparties dans les portefeuilles d'un nombre considérable de petits épargnants, constituent une partie appréciable de la richesse nationale.

On voit à quel point l'existence des chemins de fer, leur prospérité, est liée à celle du pays lui-même, et combien une crise qui les frappe atteint la nation tout entière dans sa vie économique, dans sa vie sociale, dans sa richesse financière.

Or, malgré des alternatives de crises et de périodes de prospérité : crise aboutissant en 1859 aux Conventions de Franqueville où les compagnies avaient dû solliciter le secours de l'Etat, puis période de prospérité aboutissant aux Conventions de 1883, où les Compagnies avaient dû, à leur tour, mettre leur crédit au service de celui de l'Etat — gravement compromis par une crise financière qui tenait, pour une large part, aux abus ayant caractérisé l'exécution du plan Freycinet — l'exploitation des chemins de fer était dans l'ensemble satisfaisante.

A la veille de la guerre, en 1914, la situation des réseaux, sans être excellente, était bonne. Les exercices se soldaient par des excédents appréciables. Toutefois, on voyait déjà poindre les symptômes d'une crise prochaine. L'exploitation anormale imposée pendant la guerre et les années qui la suivirent vint précipiter cette crise qui alla en s'accroissant de jour en jour. Bientôt, la situation était devenue telle qu'une modification du régime ferroviaire était indispensable. Ce fut l'objet de la Convention de 1921.

Mais les mesures prises se montrèrent inopérantes. La situation ne fit qu'empirer, à une allure de plus en plus rapide.

Au 31 décembre 1936, le déficit cumulé du fonds commun dépassait 30 milliards, et l'on estimait qu'il atteindrait 37 milliards à la fin de 1937.

Telle était la situation tragique dans laquelle se trouvaient les réseaux. Elle exigeait une solution énergique et rapide. A cet effet, le 31 août 1937, après de laborieuses négociations, un décret constituait la Société nationale des chemins de fer, fusionnant les cinq compagnies avec le réseau de l'Etat et celui d'Alsace et de Lorraine. Ainsi prenait fin le régime des concessions sous lequel vivaient les chemins de fer depuis leur création et se trouvaient réalisées les tendances qui s'étaient déjà manifestées depuis longtemps : concentration accentuée, solidarité des réseaux, intervention de plus en plus grande de l'Etat dans leur gestion, préludes à la nationalisation complète des chemins de fer.

Nous nous proposons d'exposer dans cette étude l'évolution de la situation des grands réseaux d'intérêt général depuis la guerre.

Nous examinerons au préalable les répercussions, désastreuses pour leur exploitation, des années de guerre durant lesquelles de lourdes charges leur furent imposées. Le déficit s'accrut encore dans les années qui suivirent, les dépenses augmentèrent considérablement par suite de la hausse générale des prix et de l'application trop rapide de la loi de huit heures. Le trouble apporté par la guerre et l'après-guerre dans la gestion des chemins de fer est, à notre sens, l'origine profonde de la crise ferroviaire qui n'a fait que s'aggraver depuis cette époque.

Dans la deuxième partie, nous étudierons la Convention du 28 juin 1921, qui a rendu plus étroite la solidarité entre les réseaux d'une part, entre les réseaux et l'Etat d'autre part, par la création, notamment, du fonds commun. Le régime instauré alors aurait pu être efficace, si les principes posés avaient été appliqués.

Mais le refus de l'Etat d'autoriser les réseaux à augmenter les tarifs en temps voulu pour tenter de rétablir l'équilibre,

les prestations gratuites que ceux-ci devaient lui fournir, le maintien d'un impôt écrasant sur les transports, contribuèrent pour une large part, avec la crise économique et la concurrence de l'automobile, à aggraver chaque année depuis 1929 le déficit du fonds commun. C'est ce qui ressortira de l'exposé de la situation financière des grands réseaux de 1921 à 1937, qui fera l'objet de notre troisième partie.

Dès l'apparition de la crise économique, dont l'incidence se fit sentir immédiatement sur les chemins de fer, on vit que le régime de la Convention de 1921, telle qu'elle était appliquée, ne pouvait permettre d'envisager l'atténuation du déficit. Une modification du régime ferroviaire s'imposait. Mais, deux projets s'opposaient : celui de l'Etat qui proposait la fusion des réseaux en un seul, celui des compagnies qui, après avoir retracé les responsabilités de l'Etat dans la crise qui les frappait, demandait l'application des principes mêmes de la Convention de 1921 qui étaient méconnus, ainsi qu'un adoucissement des règles rigoureuses qui leur étaient imposées par le cahier des charges et s'avéraient contraires à une gestion commerciale. L'opposition de ces deux thèses donna naissance à une solution transactionnelle sans grande efficacité : l'Avenant du 6 juillet 1933 que nous étudierons dans la quatrième partie.

Nous donnerons ensuite, dans une cinquième partie, un aperçu de l'effort accompli par les réseaux dans l'ordre économique et technique pour essayer de réaliser des économies.

Ces efforts ont été couronnés de succès ; mais la réduction de dépenses qui en est résultée ne pouvait être suffisante comparée à la chute des recettes, étant donné que l'industrie des chemins de fer est essentiellement une industrie de personnel. L'importance des questions de personnel est telle que nous lui avons consacré une partie spéciale.

La caractéristique de la crise ferroviaire est, en face de dépenses difficilement compressibles, un effondrement des recettes dû au ralentissement du trafic, résultant de la crise économique et de la concurrence automobile. Pour lutter

contre celle-ci, une multitude de tarifs spéciaux ont été peu à peu institués, diminuant dans certains cas le prix du transport des marchandises dans des proportions importantes et privant les réseaux d'une partie des recettes qu'ils étaient en droit d'attendre. Nous exposerons la politique suivie depuis la guerre en matière de tarification et les mesures d'assainissement prises récemment dans ce domaine.

Le développement de la concurrence automobile que nous venons d'évoquer a causé aux chemins de fer un préjudice considérable et une perte de recettes désastreuse. Un effort de coordination a été trop tardivement entrepris. Jusqu'à ces derniers temps, seul un travail législatif et réglementaire avait été fait, les réalisations pratiques étant rares. La question fut reprise en 1936-1937 pour aboutir au décret-loi du 31 août 1937. Des résultats intéressants semblent devoir découler des mesures envisagées. Quoi qu'il en soit, la coordination effective des divers modes de transport s'impose dans un délai rapide. A la concurrence désordonnée de ces dernières années doit se substituer une coopération du rail, de la route, de la voie d'eau, du cabotage maritime et même de l'avion, dans le cadre des intérêts généraux de la nation. C'est à cette importante question que nous consacrerons notre huitième partie.

Nous examinerons enfin, pour terminer, la réforme récente de notre régime ferroviaire et les dispositions de la Convention du 31 août 1937 qui a créé la Société nationale des chemins de fer et instauré un régime transitoire qui prendra fin le 31 décembre 1982, date à laquelle la nationalisation définitive du réseau national doit être réalisée.

PREMIÈRE PARTIE
LA SITUATION DES GRANDS RÉSEAUX
DEPUIS LE DÉBUT DE LA GUERRE
JUSQU'A LA CONVENTION DU 28 JUIN 1921
(1914-1921)

CHAPITRE PREMIER
SITUATION AVANT LA GUERRE

Avant la guerre, la situation financière des réseaux, sans être excellente, était cependant satisfaisante.

En trente ans, le produit net, c'est-à-dire l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation, avait augmenté de 46,50 %, alors que la longueur des voies ferrées s'était accrue de 53,50 %. Entre 1906 et 1913, ce produit net s'était élevé à 700 millions par an environ pour une longueur de voies de 40.000 kilomètres, soit 17.800 francs par kilomètre exploité. Le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes, n'était en moyenne que de 55 %. Même en tenant compte des charges du capital, pour l'ensemble des réseaux, à l'exception de celui de l'Etat, les exercices se soldaient par des excédents appréciables.

Cependant, dès cette époque, on voit apparaître les premiers symptômes de la crise très grave qui allait atteindre les grands réseaux, crise essentiellement différente de celles que l'on avait connues jusqu'alors. Avant 1903, les compagnies avaient subi des crises profondes dont la caractéristique était un déficit momentané dû à un fléchissement des recettes,

et qui disparaissait avec le retour des années de prospérité. De 1903 à 1906, au contraire, ce déficit est imputable, non seulement à une diminution des recettes, mais en premier lieu à un accroissement des dépenses, entraînant une augmentation du coefficient d'exploitation ; et l'on pouvait prévoir que, si cet état de choses continuait, on se trouverait bientôt en présence, non plus d'une crise passagère, mais d'un régime déficitaire permanent.

Et ce régime est effectivement atteint, en 1913, par les Compagnies de l'Orléans et du Midi. Il l'était déjà depuis longtemps par le réseau de l'Etat, composé, il est vrai, des laissés pour compte des autres compagnies.

En comparant les deux exercices 1906 et 1913, on constate que, si dans l'ensemble les recettes ont augmenté de 24,65 %, les dépenses se sont aussi accrues, mais dans une proportion bien supérieure : 50,5 %, la moyenne du coefficient d'exploitation passant de 52,4 % en 1906 à 63,1 % en 1913. C'est donc sous le signe d'une hausse continue du coefficient d'exploitation que les chemins de fer ont abordé la guerre qui, nous le verrons, a encore empiré leur situation.

*Tableau comparatif de la situation des grands réseaux
pour les exercices 1906 et 1913 (en millions de francs).*

CHAPITRE II

PÉRIODE DU DÉBUT DE LA GUERRE A LA CONVENTION DE 1921

I. — RÉGIME DE LA GUERRE (août 1914-septembre 1919).

Dès le 2 août 1914, les chemins de fer passaient sous la direction de l'autorité militaire. Le service relevait tout entier du Ministre de la Guerre, et la totalité des moyens de transport des réseaux étaient affectée aux besoins militaires.

Le Ministre de la Guerre disposait des chemins de fer dans toute l'étendue du territoire non occupé par les armées d'occupation. Le commandant en chef de chaque groupe d'armée disposait des chemins de fer dans la partie du territoire assignée à ses opérations...

Au cours de la guerre, le système subit plusieurs modifications :

Le 18 novembre 1916 était créée une « Direction générale des transports », centralisant toutes les questions relatives aux transports et exerçant ses pouvoirs par délégation du Ministre de la Guerre.

Le 14 décembre 1916, un Sous-Secrétariat d'Etat aux transports était institué.

Enfin, un décret du 15 septembre 1917 réalisait la concentration définitive en matière de chemins de fer dans les mains du Ministre des Travaux Publics. Cette organisation fut à nouveau modifiée par un décret du 26 juillet 1918, qui lui donnait tout pouvoir, aussi bien en matière de transports militaires qu'en matière de transports civils.

II. — RÉGIME TRANSITOIRE (octobre 1919-octobre 1921).

Ce régime de guerre prit fin en 1919 par un décret du 15 octobre. Le Ministre des Travaux Publics perdait les pouvoirs que lui avait délégués le Ministre de la Guerre. Cependant, les réseaux ne revenaient pas immédiatement à leur régime d'avant-guerre. Un régime provisoire était institué. Il fallait en effet tenir compte de difficultés de toutes sortes : besoins du trafic, reconstitution du matériel, difficultés du côté du personnel, application de la loi de huit heures, etc.

Deux organismes étaient créés, qui sont, en quelque sorte, le prélude du système inauguré en 1921 :

— *Le Comité provisoire d'exploitation*, comprenant : un fonctionnaire supérieur des réseaux, le chef d'exploitation de chacun des six grands réseaux, trois représentants du commerce, de l'industrie et de l'agriculture et enfin trois représentants du personnel. Ce comité était chargé de la coordination entre les réseaux et de leurs rapports avec l'Etat.

— *Le Comité technique provisoire du matériel et de la traction des grands réseaux*.

Les réseaux étaient obligés de suivre les directives imposées par ces deux organismes, ce qui restreignait leur liberté d'action.

En résumé, pendant toute la période de 1914 à 1919, les administrations des compagnies de chemins de fer furent privées de leur liberté de direction, l'Etat leur faisant supporter la charge écrasante des services de guerre, sans se préoccuper de leur assurer des compensations indispensables. Et de 1919 à 1921, elles ne recouvrèrent que partiellement cette liberté.

III. — L'EFFORT DEMANDÉ.

Les réseaux supportèrent avec succès l'effort qu'on exigeait et qu'on attendait d'eux. Ils eurent d'abord à faire face à

l'augmentation considérable du trafic. Citons quelques chiffres à titre d'exemple :

La mobilisation de nos troupes métropolitaines demanda environ 160.000 wagons. La Compagnie du Nord, pendant les quelques jours qui suivirent le 2 août, fit partir 800 trains par jour en moyenne (près de 1.350 le deuxième jour de la mobilisation). L'effort demandé ne fut pas moindre au cours des opérations. Pendant toute la durée de la guerre, ce réseau transporta près de 60 millions d'hommes de troupe. Celui de l'Est, lors de l'offensive de 1915 en Champagne, mit en marche 2.000 trains. La bataille de la Somme, en 1916, exigea la circulation de 6.768 trains. Lorsque l'on décida l'envoi de troupes françaises sur le front italien, le P.-L.-M. réussit à mettre en route, deux heures après en avoir reçu l'ordre, 12.000 wagons et 500 locomotives.

Ceci concerne les transports de troupes ; mais tous les réseaux participèrent également à l'accroissement considérable du trafic marchandises. En 1917, le trafic commercial avait augmenté en moyenne de 150 % par rapport à 1913 ; et, ce qui venait accroître les difficultés, l'accroissement de ce trafic n'avait pas atteint proportionnellement tous les courants de circulation, mais s'était abattu spécialement sur certains parcours, rompant ainsi les courants normaux des transports.

L'effort fut fourni, non seulement au point de vue du service des trains, mais également en ce qui concerne le matériel.

Au début de la guerre, les réseaux perdirent environ 40.000 wagons. Malgré cela, le nombre des wagons de marchandises, qui était de 380.000 en 1913, passa à 400.000 en 1920 ; celui des locomotives de 14.000 à 14.700.

D'autre part, les machines et les voitures étaient utilisées à plein rendement ; les locomotives brûlaient un combustible de qualité médiocre, ce qui provoquait leur usure rapide. Tout ce matériel ne bénéficiait plus d'un entretien régulier, ni des soins donnés en période normale, parce que le temps man-

quait, et aussi le personnel qualifié que les réseaux avaient perdu du fait de la mobilisation. Si bien qu'en 1919, le nombre des machines et des voitures immobilisées avait doublé, et celui des wagons triplé.

IV. — LE DÉFICIT. SES CAUSES

Au point de vue financier, le résultat de cet effort imposé aux réseaux fut pour eux absolument désastreux. Alors que les autres fournisseurs de guerre réalisaient des « bénéfices de guerre » souvent considérables, les résultats de l'exploitation pour les chemins de fer se traduisaient par d'énormes déficits qui allaient en s'accroissant d'année en année. Le tableau ci-dessous, dans lequel nous avons mis en regard les recettes et les déficits pour l'ensemble de la période 1914-1920, fait ressortir de façon saisissante le résultat de cette gestion de sept années.

Recettes et déficits comparés pendant la période 1914-1920
(en millions de francs).

RÉSEAUX	RECETTES	DÉFICITS
Nord.. . . .	2.547,5	1.571,9
Est.	2.782,1	550,2
P.-L.-M.	5.953	1.209
Orléans.. . . .	3.591,9	794,1
Midi	1.355,2	470,7
État	3.619,3	1.593,9
Totaux.	19.849,0	6.189,8

Pendant ces sept années, le déficit des cinq grandes compagnies atteignait donc 4.596 millions, pour un chiffre d'affaires de 16.230 millions, soit une perte de 28,3 %. Le réseau de l'Etat, à lui seul, subissait une perte de 1.594 millions pour 3.619 millions de recettes, soit 44 %. Le déficit total de l'ensemble des chemins de fer s'élevait ainsi à 6.189 millions pour 19.849 millions de recettes.

Et l'on ne saurait imputer ces résultats désastreux à une

mauvaise gestion des compagnies, puisqu'elles n'avaient plus leur indépendance, mais bien à l'Etat qui demandait des services considérables et les rémunérait d'une façon insuffisante.

Causes du déficit.

Ce déficit, qui allait en s'accroissant, était dû à ce que les dépenses (dépenses d'exploitation et charges du capital) s'accroissaient proportionnellement plus vite que les recettes. A partir de 1918 pour le Nord, de 1919 ou 1920 pour les autres réseaux, les recettes ne couvrent même plus les seules dépenses d'exploitation, ainsi que le montre le tableau ci-après des coefficients d'exploitation.

Coefficients d'exploitation.

EXERCICES	NORD ¹ ‰	EST ‰	P.-L.-M. ‰	ORLÉANS ‰	MIDI ‰	ÉTAT ‰
1914 . . .	75,2	72,89	60	63	60	83
1915 . . .	86,7	69,02	55	62	59	88
1916 . . .	82,2	64,30	63	65	69	90
1917 . . .	87,5	67,13	70	65	71	100
1918 . . .	112,6	74,32	80	79	81	99
1919 . . .	153,1	93,96	106	104	113	118
1920 . . .	140,1	121,77	116	136	151	151

1° Les dépenses.

Les dépenses comprennent : les dépenses d'exploitation et les charges du capital. Nous allons examiner successivement ces deux postes.

A) DÉPENSES D'EXPLOITATION. — De 1914 à 1921, les dépenses d'exploitation des six réseaux avaient fait un bond considérable. De 1.274 millions en 1913, elles étaient passées à 2.431 millions en 1918. Après la guerre, cette progression fut

1. Compte non tenu de la majoration du prix des transports de guerre résultant de l'avenant au traité Cotellet.

plus rapide encore : 4.055 millions en 1919, 7.102,5 en 1920, ce qui représentait par rapport à 1913 des augmentations respectives de 218 % en 1918 et 457 % en 1920.

Cet accroissement est dû à l'augmentation des dépenses de personnel et à celle du prix des combustibles et des matières premières.

Dépenses de personnel. — Les dépenses, en ce qui concerne le personnel, augmentèrent dans des proportions considérables. Elles passèrent de 806 millions en 1913 à 2.640 millions en 1919, et à 3.290 millions en 1920, soit des augmentations de 227 et 308 %.

Cet accroissement fut le résultat, d'une part, du relèvement des salaires consécutif à la hausse du coût de la vie, et, d'autre part, de l'augmentation du nombre des agents nécessitée par l'application de la journée de huit heures.

Dès 1916, les compagnies avaient été conduites à augmenter la rémunération de leurs agents, en leur accordant des allocations diverses, indemnités spéciales, suppléments de traitements, etc. Toutes ces allocations avaient un caractère provisoire. N'étant pas incorporées dans le traitement, elles pouvaient être modifiées, voire même supprimées. En réalité elles ne cessèrent de s'élever avec le coût de la vie et, en 1920, les compagnies procédèrent à une unification et à une augmentation générale des traitements et salaires qui englobait, en les consolidant, la plupart des indemnités précédemment accordées. En même temps, elles procédaient au relèvement des pensions des petits retraités auxquels, jusqu'à cette date, une indemnité mensuelle était accordée.

A côté de cette augmentation des salaires, importante sans doute, mais progressive, une autre cause vint apporter un trouble plus grand encore par son importance, et surtout par la rapidité avec laquelle elle produisit ses effets : ce fut l'application de la loi de huit heures. Dans les chemins de fer, où chaque service a ses nécessités propres, cette loi aurait dû être appliquée progressivement. Or, votée le 23 avril 1919,

elle était en vigueur sur la totalité des réseaux le 1^{er} octobre 1919. Le régime élaboré était dit régime des conclusions paritaires, du nom de la commission, composée d'un nombre égal de représentants du personnel et des réseaux, qui avait été chargée par le Ministre des Travaux Publics d'établir les conditions d'application de la loi. Il était très strict. Dans l'ensemble, l'application aux chemins de fer de la loi de huit heures augmenta les dépenses de personnel d'une façon considérable. Ils furent dans l'obligation de recruter environ 140.000 agents nouveaux, pour 345.000 existant auparavant, soit une augmentation de 40 %. Ils durent accroître le nombre de leurs machines dans une proportion de 15 à 20 %. En mars 1921, M. Henry Chéron, rapporteur général du budget, chiffrait le coût annuel de l'application de la loi de huit heures à 1.100 millions, dont 800 millions pour les dépenses de personnel. Ce chiffre de 1.100 millions représentait le tiers du déficit de 1920, la moitié de celui de 1921.

Dépenses de combustible et de matières premières. Réparations. Entretien. — L'accroissement du coût de la vie devait naturellement entraîner une aggravation importante des dépenses de matériel et de combustible.

Après la guerre, il y eut une véritable crise du charbon. De 22 fr. 19 prix moyen en 1913, le prix de la tonne de houille monta à 93 fr. 64 en 1919, à 242 fr. 92 en avril 1920 ; c'est-à-dire qu'il avait plus que décuplé de 1913 à 1920. La courbe des déficits suit la courbe des prix du charbon.

Les réseaux se trouvaient, d'autre part, après la guerre, avec un matériel fatigué, dont l'entretien avait été négligé. Ils eurent à supporter des dépenses de réparations d'autant plus élevées que le coût des matières et de la main-d'œuvre avait augmenté. C'est ainsi que le prix de réparation des machines et des wagons subit une hausse de 500 à 650 %. De même les travaux d'entretien des voies, négligés pendant la guerre, et la réfection des voies détruites accrurent les charges des réseaux. La tonne de rails coûtait 835 francs en 1920

contre 180 francs en 1913, et la traverse 21 francs contre 5 francs, soit dans l'ensemble une augmentation de 350 %.

B) LES CHARGES DE CAPITAL. — De même que les dépenses d'exploitation, les charges de capital suivirent une progression rapide. Celle-ci n'était pas due à l'augmentation des dividendes : les actionnaires des compagnies concédées, qui touchaient en 1913 un dividende total de 147 millions, ne touchèrent plus que 139 millions en 1920, et même 117 en 1918. Le Nord et le P.-L.-M. qui, depuis le 1^{er} janvier 1915, ne bénéficiaient plus de la garantie d'intérêts, ne purent répartir, dès cette époque, que 44 et 40 francs contre 58.

Ce sont les charges des obligations qui, au contraire, se sont accrues. Pour l'ensemble des réseaux, elles passèrent de 696 millions en 1913 à 1.033 millions en 1920. Malgré un décret du 29 août 1914 autorisant les sociétés à suspendre le paiement des coupons de leurs obligations, celui-ci n'a jamais cessé ; et cela a grandement contribué au maintien de l'excellent crédit des réseaux.

C'est grâce à ce crédit qu'ils purent alimenter leur trésorerie par d'importantes émissions d'obligations. En voici le nombre et le montant pour les cinq compagnies concédées :

EXERCICES	NOMBRE d'obligations émises.	MONTANT en millions.
1913	997.679	403,4
1914	821.601	348,5
1915	646.937	253
1916	884.775	313,2
1917	1.374.978	492,7
1918	1.341.314	489,8
1919	3.579.420	1.396,7
1920	2.823.945	1.057,4

Ces émissions furent, on le voit, particulièrement importantes après la guerre, car elles étaient faites, en grande partie, pour effectuer des réfections et des achats de matériel.

Outre les obligations de l'ancien type dont l'émission continuait d'une façon intensive, les compagnies créèrent des

types nouveaux, notamment des bons 6 % de courte durée, et émirent avec succès des emprunts en Angleterre et aux Etats-Unis. Les amortissements furent considérables : le montant des obligations amorties, qui était de 3.886 millions au 31 décembre 1913, s'élevait à 5.302 millions au 31 décembre 1921. Néanmoins, en raison des émissions nouvelles, il restait à cette date 16.154 millions à amortir contre 10.154 en 1913.

Outre l'augmentation de la dette à rémunérer, ces charges étaient encore aggravées par ce fait que le loyer de l'argent avait considérablement augmenté : le taux moyen de l'intérêt était passé de 3,5 % en 1913 à 8,5 % en 1920¹.

2° *Les recettes.*

En face de cette élévation des dépenses, les recettes, comme nous l'avons déjà dit, n'augmentèrent pas dans des proportions suffisantes.

Pour l'ensemble des réseaux, elles avaient été en 1914 de 1.724,5 millions, plus élevées que les dépenses d'exploitation qui ne se montaient qu'à 1.184,1 millions, laissant un produit net de 540,4 millions. En 1920, les recettes étaient de 5.363 millions, inférieures aux seules dépenses d'exploitation qui atteignaient 7.102,5 millions.

Les recettes avaient progressé de 211 %, les dépenses d'exploitation de 500 % !

V. — TENTATIVES POUR ENRAYER LE DÉFICIT.

Lorsque, dans une entreprise industrielle, le prix de revient d'une marchandise augmente, on cherche à accroître le prix de vente. Or, les réseaux ne pouvaient d'eux-mêmes élever leurs tarifs, puisque ceux-ci étaient fixés par contrat. Il leur

1. Prenons comme exemple les obligations du Nord : en 1913, le 2 1/2 % était descendu à 290,49 ; le 3 % à 310,99 ; En 1920, le 2 1/2 % était descendu à 290,49 ; le 3 % à 310,99 ; le 4 % à 373,81.

fallait l'autorisation de l'Etat pour les modifier. Et l'on pouvait craindre que la majoration importante qu'il eût fallu appliquer pour combler le déficit ne fût qu'aggraver la situation, en apportant par surplus un trouble considérable dans la vie économique du pays. C'est pourquoi les augmentations accordées, en ce qui concerne les transports de voyageurs et de marchandises, furent tardives et insuffisantes. Peut-être auraient-elles eu une action efficace au moment où elles étaient proposées ; elles ne correspondaient plus à la réalité lorsqu'elles furent appliquées.

Il était toutefois une catégorie de tarifs pour lesquels l'insuffisance était indiscutable : c'est celle des transports militaires.

Nous allons examiner comment les uns et les autres ont été modifiés.

Le relèvement des tarifs de 1918 et 1920.

Ce n'est que le 1^{er} avril 1918 qu'intervint le premier relèvement des tarifs. L'industrie des chemins de fer, dont les prix de revient, comme ceux des autres industries, avaient augmenté dans d'énormes proportions, était la seule qui n'avait pas vu élever le prix de ses services. Le budget de l'Etat en subissait d'ailleurs les conséquences, puisque le Trésor devait faire face au déficit du réseau de l'Etat et versait la garantie d'intérêts aux Compagnies de l'Est, de l'Orléans et du Midi.

Les réseaux avaient signalé cette situation dès le mois de mai 1916. En 1917, le Ministre des Travaux Publics, devant l'aggravation du déficit, proposa une augmentation de 15 %, bien modérée par rapport au prix des marchandises transportées, d'autant plus que d'importantes réductions de tarifs avaient été appliquées avant la guerre. Ainsi, le tarif moyen par voyageur-kilomètre, qui était en 1855 de 0,0591 franc, était tombé à 0,0348 franc en 1912. Le tarif moyen par tonne-kilomètre de marchandises, qui s'élevait en 1855 à 0,0765

franc, n'était plus que de 0,0420 franc en 1912. Le relèvement de 15 % était donc peu important ; on entraîna timidement dans la voie de l'augmentation, alors que les autres pays, devant les insuffisances croissantes d'exploitation, s'y étaient résolument engagés.

Devant les avis unanimes des représentants de l'agriculture, de l'industrie et du commerce au Comité consultatif des chemins de fer, le Gouvernement consentit, sous réserve de l'approbation du Parlement, à cette augmentation de 15 %. Mais le projet comportait certaines modifications aux conventions ; il proposait notamment une certaine solidarité entre les réseaux. On voit apparaître ainsi des dispositions que nous allons retrouver dans la Convention de 1921. Il était stipulé notamment qu'il serait fait masse, chaque année, des produits de la majoration, et, qu'au-dessus d'un certain maximum, les réseaux les moins prospères recevraient une partie de l'excédent des autres.

Malgré l'avis favorable de sa commission, la Chambre vota l'ajournement du projet qui fut retiré par le Gouvernement le 8 janvier 1918. Le 10 janvier, le Ministre des Travaux Publics déposait un nouveau projet. Celui-ci ne modifiait plus les conventions, mais se bornait à autoriser un relèvement de 25 %, au lieu de 15 % jusqu'au 31 décembre de la sixième année après celle où aurait lieu la cessation des hostilités. La loi fut votée et entra en application le 15 avril 1918.

D'autre part, au cours des années 1918 et 1919, on opéra un remaniement profond des tarifs de base en vue de leur unification. Nous aurons à revenir ultérieurement sur ce point. Cette unification se traduisit par une augmentation moyenne de 40 %.

On espérait ainsi obtenir le rétablissement de l'équilibre ; mais ces mesures s'avérèrent immédiatement insuffisantes, elles étaient manifestement disproportionnées avec l'augmentation des dépenses. Celles de personnel s'étaient accrues de 292 %, le prix des rails de 300 %, celui de la tonne de houille de 360 %, celui des barres d'acier doux de 500 %. Les usagers

de la voie ferrée ne payaient pas les transports à leur prix de revient.

Le Gouvernement se décida à déposer un projet de loi proposant une augmentation qui devait s'ajouter à la précédente. Ce nouveau relèvement était de 45,50 et 55 % pour les voyageurs de troisième, deuxième et première classe et de 115 % en moyenne pour les marchandises.

L'augmentation totale résultant des deux relèvements était donc de $25 + 45 = 70$ % pour les voyageurs de troisième classe, $25 + 50 = 75$ % pour ceux de deuxième, $25 + 55 = 80$ % pour ceux de première, $25 + 115 = 140$ % pour les marchandises. Même en tenant compte de l'augmentation résultant de l'unification, on arrivait pour les marchandises à une majoration totale de 236 % $\left(140 + 40 \left(1 + \frac{140}{100}\right) = 236\right)$, bien inférieure à toutes celles que nous avons indiquées ci-dessus.

De plus, le projet, qui avait été déposé le 23 décembre 1919, ne fut voté que le 14 février 1920.

Ce retard et la hausse continue des prix faussèrent tous les calculs qui avaient été faits. L'exercice 1920 se solda par un déficit de près de trois milliards.

L'Avenant au traité Cotelte.

Une autre cause de l'insuffisance des recettes était la rémunération trop faible que l'Etat attribuait aux réseaux pour les transports militaires. Les tarifs, au début de la guerre, étaient fixés par un contrat du 12 juin 1898 dit Traité Cotelte. Ce traité était signé pour une durée de dix années et devait se continuer de dix ans en dix ans, si aucune des parties n'en demandait la résiliation un an au moins avant l'expiration de chaque période décennale. Les tarifs étaient basés sur le prix moyen du transport d'une tonne de marchandises, pendant l'année précédant la mobilisation. En outre, un prix forfaitaire était fixé pour l'utilisation des wagons en admettant

pour ceux-ci une capacité uniforme de 6,25 tonnes. Or, depuis le début de la guerre, les prix des transports avaient subi, nous l'avons vu, des hausses importantes ; et depuis 1898 de nombreux wagons de dix et vingt tonnes, certains même de quarante tonnes, avaient été mis en service.

Les réseaux éprouvaient donc de ce fait des pertes importantes. Ils dénoncèrent le traité et un avenant fut signé le 12 juin 1919, aux termes duquel les prix des transports militaires effectués pour le compte des armées françaises et alliées seraient relevés jusqu'à couvrir le prix de revient de ces transports. Mais, devant l'obscurité du texte, on convint de rembourser aux réseaux une somme dont le rapport à leur déficit total serait égale au rapport entre les transports militaires et l'ensemble du trafic. Pour ce faire, deux ouvertures de crédits furent effectuées. Une première somme de 685.590.000 francs fut allouée au Ministre de la Guerre par une loi du 17 octobre 1919, une seconde de 449.800.000 francs par une loi du 31 mars 1920. C'est donc 1.135.390.000 francs que l'Etat dut verser aux réseaux. A cette somme devaient venir s'ajouter celles déboursées par les Gouvernements alliés, qui payaient le même tarif que le Gouvernement français et avaient eux-mêmes reconnu qu'il était beaucoup trop modéré.

Il n'y eut d'ailleurs décaissement réel que pour le Nord et le P.-L.-M. qui ne jouissaient plus de la garantie d'intérêt. Pour les Compagnies de l'Est, de l'Orléans et du Midi, il y eut extinction d'une partie de leur dette de garantie et pour le réseau de l'Etat d'une partie de la dette résultant des emprunts qu'il avait faits au Trésor.

Insuffisances des mesures adoptées.

Les mesures prises pour essayer de faire face au déficit se montrèrent insuffisantes. Les réseaux succombaient sous l'accroissement des dépenses. La guerre avait accéléré, dans

de très grandes proportions, la hausse du coefficient d'exploitation qui se faisait déjà sentir en 1913.

Le relèvement des tarifs de 1918, celui de 1920, l'avenant au Traité Cotellet, une loi du 26 décembre 1914 autorisant le Nord et le P. L. M., qui ne jouissaient plus de la garantie d'intérêts, à reporter tout ou partie de leurs insuffisances à leur compte de premier établissement, toutes ces mesures n'étaient que des palliatifs insuffisants, que des solutions de fortune.

Depuis 1917, la crise s'était précipitée. En 1920, les dépenses d'exploitation étaient supérieures aux recettes de 1.739 millions. Pour cette période de sept années (1914-1920), le déficit s'élevait à 6.190 millions.

Il atteignait non seulement les compagnies, mais aussi l'Etat. En effet, en vertu de la garantie d'intérêt, lorsque le revenu net des réseaux n'était pas suffisant pour faire face aux charges résultant du paiement de l'intérêt et de l'amortissement des obligations, ainsi que du paiement du dividende minimum garanti, c'était l'Etat qui avançait le complément. Cette garantie, que les Conventions de 1883 avaient généralisée, ne jouait plus pour le Nord et le P.-L.-M. La loi du 26 décembre 1914, en les autorisant à imputer le déficit à leur compte d'établissement, leur permettait d'y faire face par l'emprunt dont le service incombait au compte d'exploitation. Mais, pour les Compagnies de l'Est, de l'Orléans et du Midi, la garantie d'intérêt existait toujours. L'Etat devait donc couvrir leur déficit, ainsi que celui de son propre réseau.

Il voyait ainsi son budget lourdement grevé, d'autant plus que les sommes avancées à titre remboursable par le Trésor au Nord et au P.-L.-M. risquaient bien de rester définitivement à sa charge.

Une autre grave difficulté se présentait encore, elle résidait dans la question de l'amortissement. Les concessions en effet expiraient en moyenne en 1955, donc au bout de trente-cinq ans. Or, pendant ce laps de temps, les compagnies, si elles vivaient toujours sous le régime de 1883, devraient con-

tinuer à emprunter et à amortir leurs emprunts. Si l'on exigeait qu'elles amortissent avant l'expiration de leurs concessions, la durée d'amortissement irait donc sans cesse en diminuant. Les charges de leurs emprunts iraient par suite en croissant. C'était une menace qui pesait lourdement sur leur crédit et venait s'ajouter aux difficultés résultant du déficit.

Cette situation ne pouvait se prolonger. La révision des Conventions en vigueur était indispensable. Il fallait instituer un régime nouveau, aussi bien dans l'intérêt des réseaux, afin d'assurer leur équilibre financier, que dans celui de l'Etat pour décharger son budget. La situation fâcheuse des finances résultant de la guerre rendait encore plus insupportable pour celui-ci la charge, même provisoire, des déficits d'exploitation.

DEUXIÈME PARTIE

LA CONVENTION DU 28 JUIN 1921

Au lendemain de la guerre, les réseaux, par suite de leur lourde dette et de l'augmentation continuelle des dépenses, pouvaient craindre l'effondrement de leur crédit, voire même l'impossibilité de continuer leur exploitation et la perte de leur capital. Pour l'Etat, cette situation était bien plus grave encore ; le déficit d'exploitation qu'il devait couvrir était une lourde charge pour les finances publiques.

Le maintien du *statu quo* était encore plus intolérable pour l'Etat que pour les compagnies. C'est ce qui explique que les propositions de pourparlers soient venues de lui. La modification du régime ferroviaire constituait un des éléments de la restauration de l'équilibre budgétaire.

Dès l'année 1918, au moment de la discussion sur le relèvement des tarifs, le Gouvernement s'était occupé de la question. A la suite d'une transaction avec les compagnies, il réussit à s'entendre avec elles, et un projet de réorganisation fut déposé à la Chambre des députés le 19 mai 1920. Ce projet tenait compte des circonstances, de la nécessité pour l'Etat de décharger son budget. Il établissait une solidarité financière entre les réseaux, y compris les deux réseaux d'Etat et prescrivait l'équilibre entre leurs charges et leurs recettes.

Malgré l'urgence, la Chambre d'abord, le Sénat ensuite, ne se décidèrent pas avec rapidité. C'est le 28 juin 1921 seulement que la Convention fut signée.

La Convention de 1921 ne constituait pas une modification intégrale du régime de 1883. Elle laissait à chaque Compagnie son organisation intérieure et comportait seulement un accord entre l'Etat et les grands réseaux d'intérêt général, réglementant les rapports administratifs et financiers de ceux-ci entre eux d'une part, entre eux et l'Etat d'autre part.

Elle était tout d'abord un contrat de liquidation de la situation actuelle. Elle modifiait, d'autre part, l'organisation administrative et l'organisation financière des chemins de fer. Comme toutes les Conventions de ce genre, elle ne pouvait avoir la prétention d'être parfaite, ces conventions étant basées sur des prévisions que les faits viennent souvent démentir par la suite.

Les résultats donnés par le réseau de l'Etat avaient fait écarter la solution de l'exploitation directe en régie. La guerre avait montré la nécessité d'une coopération plus efficace entre les différents réseaux. Le nouveau régime, tenant compte de ces considérations, prétendait doter les grands réseaux d'intérêt général d'une organisation plus souple et décharger le budget déjà si alourdi à la suite de la guerre.

CHAPITRE PREMIER

LA LIQUIDATION DU PASSÉ

Du moment qu'on se proposait d'établir un régime nouveau, mettant fin à l'esprit particulariste qui dominait chaque réseau, il était nécessaire de ne pas être gêné par le passé. Il fallait liquider la question des dettes contractées avant et pendant la guerre par l'ensemble des réseaux envers l'Etat, et mettre fin, d'autre part, aux difficultés résultant des dettes litigieuses qu'avait de son côté l'Etat vis-à-vis des Compagnies.

Celles-ci avaient envers l'Etat deux sortes de dettes : celle d'avant-guerre, contractée au titre de la garantie d'intérêt en vertu des Conventions de 1883, et celle de la guerre contractée durant les hostilités.

La dette de garantie:

En 1914, deux compagnies seulement faisaient encore appel à la garantie de l'Etat : l'Orléans et le Midi. Les autres ne devaient plus rien depuis le mois de mars 1914, date à laquelle la Compagnie de l'Est s'était libérée.

Cette dette de garantie se chiffrait à 618 millions se répartissant ainsi :

Orléans	280 ¹
Midi	338

1. Compte non tenu des ristournes résultant de l'Avenant au Traité Cotelle, ristournes non définitivement apurées à l'époque et qui venaient diminuer d'autant la dette de garantie.

Elle fut arrêtée au 31 décembre 1913, et à partir de cette date elle ne porta plus intérêt au profit de l'Etat.

Il ne pouvait être question pour ce dernier d'en faire la remise, puisqu'elle était antérieure à la guerre et qu'elle n'avait aucun rapport avec elle. La Convention de 1921 décida donc qu'elle serait portée au débit des compagnies, et qu'elle ne serait exigible qu'en fin de concession ou en cas de rachat.

La Convention décida également que la dette de garantie cesserait de porter intérêt. Les intérêts, en tenant compte de la diminution de dette résultant de l'Avenant au Traité Cotellet, s'élevaient à 14 millions environ par an. L'abandon de cette somme par l'Etat s'explique par le fait que la Convention ne laissait plus aux compagnies tous les bénéfices qu'elles pouvaient réaliser. Elle les obligeait à verser dans une caisse commune tous les bénéfices dépassant la somme nécessaire au service des charges effectives et des emprunts de toute nature. Les compagnies, du fait du nouveau régime, ne pouvaient se libérer, ni diminuer leur dette avant la fin de leurs concessions, ni procéder à des augmentations de dividende. Il était donc juste de leur faire remise des intérêts d'une somme qu'on les empêchait de rembourser.

La dette de guerre.

La dette contractée pendant la guerre se composait de deux parties.

Elle comprenait d'abord des dettes contractées au titre de la garantie d'intérêts, pendant les années 1914 et suivantes jusqu'à la mise en vigueur du nouveau régime. Pour les exercices 1914 à 1920, leur montant était le suivant :

Nord (exercice 1914)	11 millions.
P.-L.-M. (exercice 1914)	20 —
Est (exercices 1914 à 1920).	503 —
Orléans (exercices 1914 à 1920)	824 —
Midi (exercices 1914 à 1920)	389 —
Total.	1.747 millions.

En second lieu, on trouvait les sommes empruntées par les Compagnies du Nord et du P.-L.-M. et portées par application de la loi du 26 décembre 1914 à leurs comptes d'établissement, soit respectivement 1.062 et 1.165 millions.

La Convention décida que l'Etat ferait remise des premières et qu'il rembourserait les secondes aux Compagnies du Nord et du P.-L.-M.

L'abandon de cette créance par l'Etat s'explique par le fait que les compagnies, ayant été réquisitionnées pendant la guerre, étaient devenues en quelque sorte des réseaux d'Etat. Or, la dette contractée par le réseau de l'Etat pendant la même période était restée entièrement à la charge du Trésor. Il était donc équitable qu'il en fût de même pour celle des compagnies.

Une mesure semblable et sans contre-partie de la part des réseaux avait été prise en Angleterre et aux Etats-Unis. Le Gouvernement anglais avait garanti aux réseaux des résultats analogues à ceux de 1913, et celui des Etats-Unis des résultats égaux à la moyenne des trois exercices ayant précédé leur entrée en guerre. Cependant dans ces pays, l'industrie des chemins de fer était restée libre et n'avait pas subi aussi lourdement qu'en France le poids de la guerre.

Il était donc normal que l'Etat français supportât la charge des dettes de guerre, d'autant plus que les compagnies faisaient en échange certaines concessions.

Les concessions consenties par les compagnies à l'Etat.

L'Etat s'engageait à remettre les réseaux dans la situation dans laquelle ils se trouvaient le 2 août 1914, notamment en ce qui concerne le matériel, l'outillage et les approvisionnements. Mais, en compensation de cette restauration, les réseaux ne devaient rien lui réclamer au titre des dommages de guerre. Ils subrogeaient en outre l'Etat français dans tous leurs droits contre l'Allemagne et ses alliés, exception faite, soit des dommages causés à leur domaine privé, soit de ceux

causés à leur matériel et dont ils n'auraient pas obtenu réparation.

D'autre part, les compagnies renonçaient à toutes leurs réclamations au sujet des questions litigieuses existant entre elles et l'Etat. Dès l'approbation de la Convention, les compagnies et le réseau de l'Etat abandonnaient toutes les actions, demandes de restitution ou de compensation résultant de charges de guerre, et également toutes les réclamations, toutes les instances en cours contre des actes législatifs et administratifs antérieurs.

Ces créances étaient peut-être incertaines, puisque subordonnées à des décisions de justice, mais elles étaient importantes. C'était une demande d'indemnité pour usure anormale, perte, manque à gagner résultant de la guerre, qui se chiffrait à 6.906 millions. C'était également une réclamation à propos des charges résultant d'une loi de 1909 sur les retraites des cheminots.

On ne peut évidemment établir une comparaison entre l'abandon des créances précises de l'Etat contre les compagnies et celui des créances des compagnies sur l'Etat, basées sur des réclamations litigieuses. Nous avons simplement voulu signaler que les concessions de l'Etat n'ont pas été sans compensation.

CHAPITRE II

L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Jusqu'alors les compagnies, ayant chacune leur administration propre, étaient restées indépendantes, sans aucun organe de liaison permettant d'assurer entre elles une certaine entente, une certaine coopération indispensables à une bonne exploitation. Elles échappaient pratiquement à l'autorité de l'Etat. Le Ministre des Travaux Publics se heurtait, quand il voulait exercer ses pouvoirs, d'ailleurs très vagues, au droit de recours des Compagnies devant le Conseil d'Etat, si elles s'estimaient lésées dans leurs intérêts. Aussi, ne les exerçait-il que bien rarement. Il n'avait même pas pu, par exemple, obtenir l'unification de signalisation entre les réseaux.

Dans la nouvelle organisation, aucun changement n'était apporté à l'administration proprement dite des réseaux, ni à leurs statuts. On trouve toujours à la base les conseils d'administration des compagnies et le conseil de réseau des chemins de fer de l'Etat.

Mais la Convention de 1921 établissait une coopération entre eux, ainsi qu'entre eux et l'Etat. C'est ainsi qu'il n'est plus fait de distinction entre les compagnies concédées et le réseau de l'Etat. Alors que les Conventions précédentes étaient passées entre l'Etat et chacune des compagnies, celle-ci était passée entre l'Etat et l'ensemble des réseaux. Afin d'assurer l'exploitation au mieux des intérêts généraux du pays, elle conférait au Ministre des Travaux Publics des pouvoirs plus étendus et comportant la possibilité d'appliquer des sanctions sérieuses.

Pour réaliser cette coopération, deux organismes étaient

créés : le Comité de direction, et le Conseil supérieur des chemins de fer.

Le Comité de direction.

C'était l'organe de coordination des réseaux entre eux, l'organe de décision, qui délibérait sur toutes les questions présentant pour eux un intérêt commun.

Il se composa d'abord de dix-huit membres, soit, pour chaque compagnie : le directeur et deux administrateurs désignés par le Conseil d'administration, pour le réseau de l'Etat : le directeur, le président et le vice-président. Le nombre des membres fut porté ultérieurement à vingt et un, lors de l'accession du réseau d'Alsace et de Lorraine à la nouvelle organisation. Le Comité choisissait lui-même son président et son vice-président. D'autre part, le directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics ou son suppléant y siégeait comme Commissaire du Gouvernement. L'action de ce dernier avait pour but de défendre le point de vue du Gouvernement ; et cette action était continue, puisqu'elle s'exerçait non seulement pendant les séances, mais également dans leur intervalle.

Chaque réseau n'avait qu'une voix et était ainsi mis sur le même pied, quelle que fût son importance. Les délibérations étaient prises à la majorité des voix ; les décisions en résultant engageaient tous les réseaux. Toutefois, dans les matières où le Ministre des Travaux Publics avait un pouvoir de décision, ces délibérations n'étaient exécutoires qu'après avis du Ministre.

D'autre part, si, en matière de tarifs, de répartition de trafic ou d'échange de matériel, un réseau s'estimait lésé par les décisions du Comité, il pouvait demander une indemnité qui était fixée par voie d'arbitrage et mise à la charge des autres réseaux. Quoi qu'il en soit, quel que fût le droit de chacun d'eux à réclamation, les décisions prises par le Comité de direction devaient être exécutées.

Le Conseil supérieur des Chemins de Fer.

C'était le corps consultatif, l'organe de coordination entre les intérêts des réseaux et ceux de la nation.

Il se composait, depuis le rattachement du réseau d'Alsace-Lorraine, des vingt et un membres du Comité de direction, de quatorze représentants élus du personnel, à raison de deux par réseau, et de trente-cinq représentants des intérêts généraux de la Nation désignés par le Ministre des Travaux Publics, dont douze fonctionnaires des Ministères des Finances, des Affaires Etrangères, de la Guerre, des Travaux Publics et vingt-trois représentants de la grande industrie, du commerce et de l'agriculture. Les réseaux ne disposaient donc même pas du tiers des voix dans le Conseil.

Le président, qui ne faisait pas partie des membres indiqués ci-dessus, était nommé par décret rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics.

En outre, le Conseil supérieur comprenait, comme le Comité de direction, le directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics, qui y jouait le rôle de Commissaire du Gouvernement et pouvait se faire assister par les directeurs du Contrôle.

Le Conseil supérieur n'était pas comme le Comité de direction un organe de direction et d'exécution ; c'était, en quelque sorte, le Conseil du Gouvernement. Il était obligatoirement saisi par le Ministre des Travaux Publics des questions d'intérêt commun à tous les réseaux en matière technique, commerciale, administrative et financière. Il donnait également son avis sur un certain nombre de matières, qui pouvaient même ne toucher qu'un seul réseau.

Le Conseil supérieur prenait ses avis à la majorité des voix des membres présents ; en cas de partage, celle du président était prépondérante. Les délibérations rentrant dans la compétence du Ministre des Travaux Publics étaient soumises à son approbation. N'étaient exécutoires de plein droit que

celles prises au sujet de questions pour lesquelles le Conseil avait reçu délégation spéciale des pouvoirs du Ministre. Toutefois, les délibérations du Conseil devenaient exécutoires au bout d'un mois, si le Ministre n'y faisait pas opposition. Ce dernier ne pouvait d'ailleurs prendre une décision contraire à un avis du Conseil supérieur, qu'après une seconde délibération de celui-ci.

Le Comité de direction et de son côté le Commissaire du Gouvernement pouvaient demander, s'ils le jugeaient utile et dans le délai d'un mois, que le Conseil supérieur délibérât une seconde fois sur la même question, même si le Ministre avait homologué sa décision.

Les décisions ministérielles prises après avis du Conseil supérieur s'imposaient aux réseaux, et si l'un d'eux ne s'y conformait pas, le Ministre lui notifiait une mise en demeure et pouvait procéder ensuite, aux frais de celui-ci, à l'exécution d'office de ces décisions.

L'organisation administrative résultant ainsi de la création de ces deux organismes : Comité de direction et Conseil supérieur, se superposait à l'organisation intérieure de chaque réseau. Les conseils d'administration et les assemblées générales des compagnies continuaient à les gérer suivant les règles de leurs statuts, en se conformant aux dispositions communes prises par le Comité de direction.

Quant à l'action du Ministre, elle s'était beaucoup développée en fait. Le nouveau régime instaurait une collaboration continue entre lui et les réseaux, soit directement, soit par l'intermédiaire du Directeur des Chemins de Fer, Commissaire du Gouvernement.

Il avait vu augmenter ses pouvoirs, notamment en matière de tarifs. Il pouvait, à cet égard, après approbation du Conseil des Ministres, requérir l'abaissement des tarifs spéciaux. En effet, si les réseaux refusaient de lui soumettre des propositions d'abaissement, il pouvait provoquer l'avis du Conseil supérieur, qui, s'il estimait l'abaissement justifié, présentait

à leur place des propositions soumises à l'homologation ministérielle. En cas de refus du Conseil supérieur d'entrer dans les vues du Ministre, ce dernier avait le droit de passer outre après une seconde délibération, avec l'assentiment du Conseil des Ministres.

D'autre part, si le Ministre avait à statuer, en vertu des pouvoirs qui lui étaient conférés, sur les mesures à prendre pour remédier aux insuffisances d'installation d'un réseau, aux insuffisances de matériel et de personnel, dont on pouvait prévoir la nécessité d'après la progression du trafic, il pouvait adresser une mise en demeure à ce réseau après avoir provoqué l'avis du Conseil supérieur.

Les pouvoirs du Ministre des Travaux Publics se trouvaient donc renforcés par l'autorité morale du Conseil supérieur, et aussi par le fait qu'ils étaient pourvus de sanctions qui n'existaient pas auparavant. Nous avons vu, en effet, notamment que, si un réseau ne se conformait pas à une décision ministérielle prise dans les formes voulues, le Ministre lui notifiait une mise en demeure, à la suite de laquelle il pouvait être procédé, aux frais du réseau, à l'exécution d'office des mesures prescrites.

CHAPITRE III

L'ORGANISATION FINANCIÈRE

Les réseaux, perdant leur autonomie administrative, ne pouvaient conserver leur indépendance économique.

Le principe essentiel posé par la Convention de 1921 était : l'établissement d'une solidarité financière entre les réseaux, entraînant compensation entre les résultats financiers annuels d'exploitation par l'intermédiaire d'un fonds commun — l'obligation de l'équilibre financier par la mise en application, à partir du 1^{er} janvier 1927, du système de l'automatisme des tarifs, destiné à établir l'équilibre automatique des recettes et des dépenses.

I. — LE FONDS COMMUN ET L'AUTOMATISME DES TARIFS.

Pour réaliser la solidarité financière, on créa une caisse unique, un fonds commun à tous les réseaux, y compris celui de l'Etat.

Son but était d'assurer l'équilibre des recettes et des dépenses de l'ensemble des grands réseaux. Sur ses recettes brutes, chaque réseau prélevait ses dépenses d'exploitation, le montant des charges du capital et des emprunts contractés par lui, les insuffisances de ses participations financières et des exploitations annexes et la prime de gestion. Si le chiffre des recettes était supérieur à celui des prélèvements, l'excédent était alloué au fonds commun, et, dans le cas contraire, ce dernier versait la différence au réseau.

Les compagnies d'un rendement peu élevé, et surtout le réseau de l'Etat, gagnaient au nouveau régime. Les compa-

gnies prospères, le Nord, le P.-L.-M., y perdaient au contraire. Etant obligées de verser à la caisse commune leurs excédents de recettes, elles ne pouvaient plus augmenter leurs dividendes. Cependant, elles trouvaient une compensation à cette renonciation dans le rétablissement jusqu'en fin de concession de la garantie du dividende de leurs actions, dont elles ne jouissaient plus depuis le 1^{er} janvier 1914.

Quant au fonds commun, il pouvait avoir à déboursier plus qu'il ne recevait ; c'est le Trésor qui, dans ce cas, assurait l'équilibre. Le fonds commun faisait en effet l'objet d'un compte spécial ouvert dans les écritures du Trésor. Les sommes nécessaires pour combler le déficit étaient avancées, en cas de besoin, par le Trésor, soit au moyen de ses disponibilités, soit au moyen des emprunts contractés pour son compte par les réseaux. Ces avances étaient faites à charge de remboursement grâce aux excédents de recettes que le fonds commun devait réaliser ultérieurement par suite du développement du trafic ou des relèvements de tarifs prévus par la Convention.

Malgré cette association, dans laquelle les compagnies prospères devaient verser leurs bénéfices afin de compenser le déficit des autres réseaux, le problème de l'équilibre financier ne pouvait être résolu que si une action sur les tarifs était prévue. Rien ne pouvait faire penser, en effet, que le fonds commun ferait des bénéfices, là où l'ensemble des réseaux séparés ne réalisait que des pertes.

Il était donc nécessaire de mettre à la disposition de la caisse commune un moyen d'équilibrer dans des conditions assez rapides les recettes et les dépenses.

En réalité, l'action sur les dépenses dans le sens de la compression est toujours limitée. Il est difficile de réduire rapidement d'une façon appréciable les frais d'exploitation. Quant aux charges du capital, une fois assumées, il est impossible de les modifier ; on ne peut réduire les intérêts dus aux obligataires, ni toucher sans leur assentiment aux revenus garantis aux actionnaires.

C'est donc sur les recettes et essentiellement sur les tarifs que l'effort doit porter. L'équilibre des recettes et des dépenses étant le but essentiel poursuivi par la Convention, il était indispensable pour y parvenir d'assurer l'élévation automatique des tarifs. Dès que les dépenses dépasseraient les recettes, l'augmentation des tarifs devrait suivre immédiatement pour supprimer le déséquilibre. Tout l'esprit de la Convention résidait dans ce principe.

Cependant, une certaine atténuation y était apportée pendant les premières années.

Durant une période transitoire, de 1921 au 1^{er} janvier 1927, on prévoyait que le fonds commun serait en déficit (c'est ce qui s'est produit jusqu'en 1925, l'équilibre ayant été rétabli un an plus tôt que ne l'avait envisagé la Convention). Pendant ces six premiers exercices, le relèvement des tarifs était facultatif. L'Etat couvrait le déficit en faisant des avances au moyen d'obligations émises pour son compte par les réseaux. Il assurait les charges de ces obligations jusqu'au 1^{er} janvier 1927 d'une façon définitive, puis à partir de cette date, le Trésor continuait à effectuer les versements correspondants aux réseaux, mais il devait en être remboursé par le fonds commun. A cet effet, la Convention prévoyait une augmentation des tarifs, mais elle ne fixait pas de délai.

A partir du 1^{er} janvier 1927, le Trésor venait en aide au fonds commun d'une façon temporaire et limitée. Le service des obligations émises à cet effet était entièrement à la charge de l'Etat, depuis leur émission jusqu'à leur complet amortissement ; mais les avances correspondantes devaient être remboursées dans un délai de deux ans au Trésor, et c'est pour cette raison qu'elles ne portaient pas intérêt à son profit.

Si, au contraire, les encaissements du fonds commun, après remboursement des avances que lui avait faites le Trésor, étaient supérieurs à ses versements, la Convention prévoyait la création d'un fonds de réserve, réforme réclamée depuis longtemps. Le maximum de cette réserve devait être fixé par le Ministre des Travaux Publics sur proposition du Conseil

supérieur, après avis du Ministre des Finances. Cette limite atteinte, le surplus devait être versé au Trésor. Mais, en réalité, les encaissements de celui-ci ne pouvaient être qu'exceptionnels ; car la Convention prévoyait d'autre part, si cette hypothèse se réalisait, l'abaissement des tarifs par décision du Ministre des Travaux Publics, après avis du Conseil supérieur, de façon à équilibrer purement et simplement les recettes et les charges du fonds commun.

En définitive, la créance du Trésor sur les réseaux était gratuite et collective et non plus, comme sous l'ancien régime des Conventions de 1883 et de la garantie d'intérêt, productive d'intérêts et individuelle. Elle était d'autre part à court terme ; et l'on pouvait penser, contrairement à ce qui s'est produit dans la réalité, qu'elle n'atteindrait pas un montant considérable.

II. — LA RÉMUNÉRATION DES RÉSEAUX.

La prime de gestion.

La rémunération des compagnies comprenait désormais trois éléments : l'intérêt du capital action fixé par les statuts, le dividende proprement dit, la prime de gestion.

Le dividende proprement dit était fixe, alors qu'antérieurement il ne comportait pas de limite. Aux termes des Conventions de 1883, l'Etat garantissait un certain minimum. Celui-ci assuré, on effectuait le remboursement des avances de garantie et des intérêts s'y rapportant. Le surplus était alors attribué au réseau jusqu'à concurrence d'une certaine limite représentant ce que l'on appelait le « dividende réservé ». Celui-ci distribué, le réseau partageait avec l'Etat les sommes disponibles.

Dans la nouvelle organisation le dividende ne pouvait s'accroître et était fixé, quels que soient les résultats de l'exploitation, au « dividende réservé » de 1883. Il n'entraînait donc plus la participation des actionnaires aux bénéfices de

l'exploitation, il prenait l'aspect d'un simple intérêt analogue à celui des obligataires.

Si cette fixité avait été absolue, la Convention aurait en réalité organisé une véritable régie désintéressée. Les réseaux ne trouvant plus d'intérêt à une bonne gestion, ni par l'augmentation des bénéfices, ni par la réduction des pertes, n'auraient plus été incités à rechercher une amélioration des résultats de chaque exercice ; ils se seraient désintéressés du développement du trafic.

Or, il est toujours avantageux de donner à une entreprise ainsi qu'à ses employés un intérêt personnel à réaliser une bonne exploitation. Plusieurs procédés permettent d'atteindre ce but : faire participer uniquement aux pertes, intéresser à la fois aux pertes et aux bénéfices, n'intéresser qu'aux bénéfices. Le premier étant pratiquement irréalisable, les deux derniers seuls méritent d'être retenus.

Le mécanisme du fonds commun donnait aux réseaux le caractère d'entreprises salariées ; de ce fait, une participation proprement dite aux pertes était inacceptable ; le troisième système seul pouvait donc être adopté. D'autre part, il était intéressant de récompenser les efforts des employés. A cet effet la Convention créait des *primes de gestion allouées aux réseaux et à leur personnel*.

Là encore plusieurs solutions se présentent à l'esprit. On peut tenir compte de l'importance du trafic ou des recettes, de leur augmentation d'une année à la suivante ou par rapport à un exercice pris comme élément de comparaison. On peut encore se servir du coefficient d'exploitation.

Si le principe des primes est simple, leur mode de calcul a donné lieu à d'assez longues discussions. Il fallait en effet les traduire au point de vue financier par des formules susceptibles de rendre leur calcul aisé.

Les facteurs de ce problème sont de deux ordres : les recettes et les dépenses. En ce qui concerne les recettes, il n'y avait pas de difficultés, avec cette réserve que dans leur évaluation il n'était pas tenu compte des majorations applicables aux tarifs de base.

Quant au facteur dépenses, il comportait :

En premier lieu, les dépenses d'exploitation définies par les Conventions de 1883¹ ; les insuffisances des participations financières et des exploitations annexes ; les redevances, remboursements, annuités et toutes autres charges incombant aux réseaux.

En second lieu, la moitié des charges effectives du capital social et des emprunts de toute nature contractés ou pris en charge, sous déduction des remboursements dus par l'Etat, les départements et les communes ; la somme nécessaire pour assurer aux actions des réseaux un revenu fixe et déterminé de la façon suivante : 15,5 francs par action pour l'Est, 25 francs pour le Midi, 41 francs pour l'Orléans, 38 francs pour le Nord, 35 francs pour le P.-L.-M.

En troisième lieu, les primes allouées aux réseaux et au personnel au titre de l'exercice précédent.

Ceci posé, la prime accordée à chaque réseau se composait de deux éléments :

Le premier, représentant l'effort des réseaux en vue d'obtenir une augmentation des recettes, était égal à 3 % de l'excédent des recettes de l'exercice considéré sur celles de l'exercice 1920. Au cas où l'excédent en question dépassait 20 %, le taux applicable au surplus devait être ramené à 2 %.

Le second élément faisait entrer en ligne de compte l'amélioration de la gestion, c'est-à-dire l'abaissement du coefficient d'exploitation. Il était égal à 1 % de la diminution par rapport à 1920 de l'insuffisance des recettes sur les dépenses, et, si les recettes étaient devenues supérieures aux dépenses, à 1 % du total de l'excédent et de l'insuffisance de 1920.

1. Pour le calcul des dépenses d'exploitation la dépense de combustible de 1920, terme de comparaison, était diminuée de la moitié de la différence entre cette dépense et la dépense correspondante de l'année 1921 ; pour les exercices 1921 à 1926 inclus, et pour les suivants de la totalité de la différence entre cette dépense de 1920 et celle de 1927. Pour les lignes électrifiées postérieurement à 1921, la dépense correspondante en 1927 était évaluée d'après les parcours des trains électriques et la consommation moyenne kilométrique des trains à vapeur.

En sens contraire, une pénalité était prévue pour le cas où l'insuffisance des recettes augmenterait par rapport à celle de 1920. Elle était fixée à 2 % de cette augmentation et prélevée sur le montant des primes des exercices ultérieurs.

La prime attribuée au réseau, ainsi établie, subissait certaines réductions. Si elle venait à dépasser le tiers du dividende garanti, la moitié de l'excédent devait être versé au fonds commun ; si après ce prélèvement elle dépassait les deux tiers du dividende, les deux tiers du nouvel excédent étaient également alloués au fonds commun.

La prime revenant au personnel, et ayant pour but d'inciter les agents au meilleur rendement, était calculée à part. Elle se composait des mêmes éléments, mais chacun d'eux était doublé, jusqu'à ce qu'elle atteignit 1,5 % des recettes de l'exercice considéré. A partir de ce moment, elle continuait de croître par l'adjonction des deux éléments non doublés. De plus, tandis que la prime revenant aux actionnaires comportait, au delà d'un certain chiffre un prélèvement au profit du fonds commun, aucune limitation n'était prévue pour la part revenant au personnel. La somme ainsi obtenue était répartie suivant les modalités établies par le décret du 29 septembre 1922 : un quart était partagé également entre tous les agents, le surplus leur étant attribué suivant l'importance de leur grade et les notes obtenues par eux au cours de l'année.

En réalité, les préparateurs de la Convention de 1921 s'étaient montrés optimistes dans leurs prévisions. La considération d'une gestion économique, comme élément de calcul des primes, était liée à des considérations qui ne dépendaient pas toujours des réseaux. La crise des chemins de fer a réduit le taux des primes d'une façon continue. Celles-ci n'intervinrent plus, bientôt, que dans une faible mesure, et finirent même par disparaître¹. Le dividende, qui ne pouvait s'accroître que de cette façon ou par la mise en distribution du

1. En 1936, seule la Compagnie d'Orléans et le réseau d'A.-L. ont encaissé une prime.

domaine privé, tendait de plus en plus à conserver son caractère de fixité.

III. — LES CONSTRUCTIONS DE LIGNES NOUVELLES.

L'obligation de construire s'était posée dès 1826 et avait par la suite été exposée devant le Parlement avec tant d'insistance qu'elle fut la cause déterminante de la négociation des Conventions scélérates de 1883. Les dépenses de lignes nouvelles, effectuées en exécution de celles-ci, incombait partie à l'Etat, partie aux compagnies. Ces dernières y participaient d'une façon forfaitaire : 25.000 francs par kilomètre de voie normale. Elles avaient d'autre part la charge des travaux complémentaires et du matériel roulant.

Les dépenses incombant à l'Etat étaient couvertes par l'émission d'obligations, dont il devait assumer le service. Celui-ci était encore assuré en 1937 et correspondait : soit à des emprunts non encore entièrement amortis et qui avaient permis la création de lignes dont la construction était achevée, soit à des émissions destinées à faire face à l'établissement de voies dont la construction est actuellement en cours.

En 1921, le problème des travaux neufs ne présentait pas le même caractère qu'en 1883. Le développement normal des réseaux était à peu près terminé. Dans leur ensemble, les lignes nouvelles, qui présentaient souvent un caractère électoral ou stratégique plutôt qu'un intérêt commercial, ne pouvaient être que d'un faible rapport. Elles devaient, dans l'avenir, grever l'exploitation plutôt qu'en améliorer les résultats. Elles n'offraient qu'un faible intérêt pour les compagnies.

En outre, celles-ci prévoyaient que, le jour du rachat par l'Etat, l'indemnité qu'elles toucheraient, correspondant à ces voies nouvelles la plupart du temps déficitaires, ne serait pas en rapport avec les dépenses engagées pour leur construction. Cette indemnité en effet était calculée d'après les produits nets. Aussi les Compagnies se montraient-elles hostiles à ce développement.

Quant à l'Etat, étant l'héritier des réseaux, il n'avait pas non plus intérêt, au point de vue budgétaire, à voir ces constructions nouvelles prendre un trop grand développement.

Leur programme fut donc en grande partie établi sous l'emprise de considérations diverses, électorales ou militaires.

La Convention rendait obligatoire, pour l'établissement d'une ligne nouvelle non encore concédée, l'avis du Conseil supérieur des Chemins de Fer. Les réseaux s'engageaient à accepter les concessions de lignes qui pouvaient leur être octroyées, au delà des maxima déjà prévus par les Conventions antérieures, jusqu'à concurrence de :

- 500 kilomètres pour le réseau de l'Etat ;
- 180 kilomètres pour le réseau de l'Est ;
- 150 kilomètres pour le réseau du Midi ;
- 300 kilomètres pour le réseau de l'Orléans ;
- 100 kilomètres pour le réseau du Nord ;
- 500 kilomètres pour le réseau du P.-L.-M.

L'Etat étant le principal intéressé à la construction des voies nouvelles, il était normal que les charges correspondantes lui incombent en grande partie. La contribution des compagnies à la construction de ces lignes était établie d'après le montant réel de la dépense et non forfaitairement. Elle était fixée au cinquième, l'Etat en supportant les quatre-cinquièmes. Comme sous le régime antérieur, l'Etat demandait aux réseaux de lui accorder, pour la part lui incombant, l'avance des fonds nécessaires ; mais il leur remboursait les charges des emprunts émis pour y faire face. Les subventions accordées éventuellement par les départements et les communes étaient intégralement déduites de la part de dépense à la charge de l'Etat.

D'autre part, jusqu'alors, l'Etat garantissait le revenu des compagnies. Désormais, ce rôle revenait au fonds commun ; donc dans l'esprit de la Convention aux usagers, par le prétendu automatisme des tarifs. Le réseau de l'Etat, enfin, était inclus dans le nouveau système. Ses déficits élevés avaient été

jusqu'alors supportés définitivement par le Trésor ; dorénavant ils étaient à la charge du fonds commun. Et ces avantages consentis à l'Etat contrebalançaient largement le paiement des sommes que celui-ci devrait verser pour le service des emprunts destinés à la construction des lignes nouvelles.

Quant aux travaux complémentaires, ils restaient à la charge des réseaux, qui devaient présenter avant le 1^{er} novembre de chaque année le programme qu'ils compaient réaliser l'année suivante. Le Conseil supérieur, après l'avoir examiné, présentait un avis motivé au Ministre, avant que ce dernier ne statue pour parer soit à l'excès, soit à l'insuffisance des aménagements et des installations proposées.

IV. — LE RÉGIME DES EMPRUNTS.

Les emprunts étaient de deux sortes. Bien que tous émis par les réseaux, ils l'étaient : les uns pour leurs besoins propres, les autres pour le compte de l'Etat afin de faire face aux obligations qui lui incombait.

La Convention n'ayant pas prorogé la durée des concessions, l'amortissement des obligations dans le délai correspondant de quarante ans au maximum aurait constitué une lourde charge pour les compagnies en ce qui concerne leurs propres emprunts. Aussi, les nouvelles obligations étaient amortissables dans un délai de soixante ans. Elles comportaient des tranches successives, comprenant chacune une période de vingt années. Pour chaque tranche, la durée d'amortissement était échelonné entre soixante ans pour les obligations émises dans la première année et quarante ans pour celles émises dans la vingtième. Ces emprunts étaient effectués par chacun des réseaux, après approbation du Ministre des Travaux Publics, sur avis du Conseil supérieur, et après consultation du Ministre des Finances. Les titres étaient d'un modèle uniforme et portaient seulement une mention indiquant le réseau qui en avait fait l'émission.

Les emprunts effectués par les réseaux pour leurs besoins

propres correspondaient à leur contribution dans la construction des lignes nouvelles et aux travaux complémentaires entièrement à leur charge. Leur service était à la charge des compagnies jusqu'à l'expiration des concessions ou, éventuellement, jusqu'au moment du rachat. Après cette date, c'est l'Etat qui devait assurer le service des obligations non encore amorties. Pendant la durée de la concession, le service des nouveaux emprunts était assuré par des prélèvements sur les recettes d'exploitation et en cas d'insuffisance par le fonds commun.

Quant aux sommes nécessaires pour payer les dépenses qui lui incombait, l'Etat les obtenait en demandant aux compagnies, comme auparavant, d'émettre pour son compte les emprunts. Ce recours aux réseaux pour soulager sa trésorerie apparaît pour la première fois dans les Conventions de 1863, en vertu desquelles l'Etat pouvait assurer ses subventions soit par un versement en capital, soit par celui d'annuités forfaitaires, représentant les charges des emprunts émis par les compagnies.

Les Conventions de 1883 ont fait du remboursement par annuités la règle de paiement de l'Etat aux réseaux concernant sa part contributive. Aux termes de ces conventions, le taux de l'annuité était arrêté, pour un exercice considéré, d'après le prix moyen d'émission de l'ensemble des obligations émises par les compagnies dans cet exercice. En plus du service de l'intérêt et de l'amortissement, l'Etat remboursait également aux réseaux les frais de services des titres correspondants.

La Convention de 1921 n'a modifié que légèrement ce système, en ce qui concerne le mode de calcul des annuités. Ce n'était plus le taux moyen d'émission de l'ensemble des obligations, qui était pris en considération, mais les charges effectives des emprunts se rapportant à chaque avance.

La faculté pour l'Etat de recourir aux réseaux était étendue à la couverture des insuffisances d'exploitation. C'était là la modification la plus importante de la Convention de 1921

dans ce domaine. Antérieurement, l'Etat assurait cette couverture par des avances en capital au titre de la garantie d'intérêts.

En ce qui concerne les emprunts destinés à faire face aux insuffisances de la période allant de 1921 au 1^{er} janvier 1927, leur service, pendant cette même période, était entièrement à la charge de l'Etat. Passée cette dernière date, le fonds commun assurait le service des obligations non encore amorties.

Au contraire, pour les obligations émises en vue de faire face aux insuffisances à partir du 1^{er} janvier 1927, elles devaient correspondre à des avances à court terme faites par le Trésor. C'est pour cette raison que le service en était assuré gratuitement par l'Etat.

En dehors des obligations à long terme prévues par la Convention, une lettre collective des réseaux, qui y était annexée, prévoyait expressément la possibilité pour ceux-ci d'émettre des bons à court et moyen terme.

Le montant maximum des obligations que les réseaux étaient autorisés à émettre était fixé chaque année par le Parlement dans un article de la loi de finances, en exécution de l'article 2 de la loi du 25 octobre 1921, approbative de la Convention. Mais cette limitation annuelle ne s'appliquait pas aux émissions de bons à court et moyen terme, et aucun contrôle de l'Administration ne s'exerçait sur le recours aux divers moyens de trésorerie dont pouvaient user les réseaux.

V. — LES CLAUSES NOUVELLES DE RACHAT.

Après avoir précisé les conditions d'exploitation des réseaux, la Convention examinait le cas où, pour une raison quelconque, le rachat se produirait.

Sous le régime des Conventions de 1883, le prix de rachat devait comprendre deux éléments : une indemnité représentative du bénéfice annuel du réseau, égale au produit net moyen des sept années précédant le rachat, déduction faite

des deux plus faibles, et une somme représentant la valeur des objets mobiliers, tels que la matériel roulant, les combustibles, les approvisionnements, l'outillage des ateliers, etc., dont le montant serait établi à dire d'experts.

Par suite de la hausse des prix, ce rachat à dire d'experts aurait été extrêmement coûteux pour l'Etat. Il se serait élevé à plusieurs milliards, et c'était là un des principaux obstacles au rachat.

La Convention de 1921 évitait, à cet égard, les inconvénients de la fluctuation des prix, en fixant la valeur de reprise du matériel à sa valeur de base, définie comme il est dit ci-après, diminuée, pour tenir compte de l'usure, de un quarantième par année de service depuis le 31 décembre de l'année d'achat. Pour le matériel acheté avant le 1^{er} janvier 1921, cette valeur de base était celle qui avait été fixée à l'inventaire, au moment de l'entrée dans le patrimoine des compagnies. Pour le matériel acheté après 1921, cette valeur était réduite à un nombre de cinquantièmes du prix d'inventaire égal au nombre des années s'étendant de l'entrée en service à l'expiration de la concession.

Quant à l'annuité de rachat, son mode de calcul n'était changé que sur quelques points de détail. Elle était toujours basée sur le produit net ; mais celui-ci était déterminé en faisant entrer dans les recettes d'exploitation les versements faits par le fonds commun à la compagnie, et dans les dépenses, ceux faits par la compagnie au fonds commun. Toutefois, n'étaient pas pris en considération : la part de primes revenant au personnel, ni le remboursement des insuffisances de guerre du Nord et du P.-L.-M. D'autre part, étant donné le trouble apporté par la guerre dans l'exploitation des réseaux, il n'était pas tenu compte, dans le calcul du produit net, des résultats des années 1914 à 1920 inclus.

*
* *

Telles étaient les caractéristiques essentielles du régime institué par la Convention de 1921, régime qui est entré en

vigueur rétroactivement, au point de vue financier, le 1^{er} janvier 1921.

En réalité, l'œuvre ainsi réalisée présentait un certain nombre de lacunes et manquait souvent de précision, ce qui rendait possible la naissance de litiges entre les réseaux et l'Etat.

Dans son esprit, la Convention de 1921, en posant le principe de l'équilibre du fonds commun par le jeu des tarifs, devait, dans l'avenir, supprimer les déficits d'exploitation et réduire les nécessités d'emprunts et les charges en résultant pour l'Etat.

Mais, si l'on examine le texte quant à la lettre, on ne trouve pas trace de l'obligation rigoureuse du relèvement des tarifs en cas de déficit du fonds commun. C'est le Conseil supérieur, en effet, qui proposait au Ministre de décider les augmentations de tarifs ; de plus, par la suite, en vertu d'un décret du 14 avril 1924, le Conseil supérieur ne délibérait que sur les questions que lui renvoyait le Ministre. Dans ces conditions, l'automatisme des tarifs n'existait pas dans la réalité, les augmentations dépendant uniquement de la volonté des pouvoirs publics.

D'autre part, dans l'esprit de la Convention, seuls les déficits des exercices 1921 à 1926 devaient être comblés au moyen d'emprunts à long terme émis pour le compte de l'Etat, tandis que ceux des exercices ultérieurs ne devaient être couverts par ce procédé que d'une façon facultative et exceptionnelle. Néanmoins cette faculté existait ; la formule de couverture des insuffisances d'exploitation par l'emprunt était déposable, elle n'en était pas moins licite. La Convention préjugait un avenir trop favorable, en supposant qu'on n'aurait à user de cette faculté que d'une façon limitée, et nous verrons par la suite que les résultats obtenus n'ont pas été ceux que l'on avait espérés.

TROISIÈME PARTIE

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DES GRANDS RÉSEAUX DE 1921 A 1937

Dès 1929, soit huit ans après la promulgation de la Convention de 1921, et deux ans après la mise en application du régime définitif qu'elle avait prévu, des inquiétudes sérieuses quant à l'avenir commençaient à se manifester.

Depuis cette époque, la situation des grands réseaux français n'a cessé de s'aggraver. La crise mondiale, certes, est une des causes de cette situation ; mais ce n'est pas la seule ni la plus profonde.

On pensait par la Convention de 1921 avoir remédié à la crise d'après-guerre, avoir assuré l'avenir ; on connaît les espoirs qui avaient été mis dans l'institution des nouvelles mesures. Ces espoirs n'ont pas trouvé leur réalisation dans les comptes des années postérieures à la période transitoire, où le fonds commun devait assurer pleinement et seul le rôle de volant des résultats d'exploitation. C'est que la Convention n'a pas joué régulièrement comme elle aurait dû le faire, aussi bien quant au soi-disant automatisme des tarifs, qui n'a pas été appliqué, qu'en ce qui concerne l'émission des emprunts.

L'effondrement du trafic depuis 1930 ne peut, d'autre part, trouver son explication uniquement dans la situation économique, non plus que dans des conditions défectueuses d'exploitation. Il est en grande partie la conséquence de la con-

currence faite depuis quelques années aux chemins de fer par d'autres moyens de transport : voie d'eau, avion et surtout automobile. Les réseaux ont vu disparaître progressivement une partie importante et rémunératrice de leur trafic ; la marche des événements a montré l'insuffisance des tentatives de coordination, et la résistance qu'elles rencontraient de la part du public et des assemblées locales.

Malgré les efforts tentés en vue de redresser la situation, celle-ci s'est aggravée chaque jour. L'abandon des mesures de déflation et les nouvelles lois sociales de 1936 ont encore accéléré cet effondrement.

A la veille de la Convention de 1937, le déficit cumulé du fonds commun était d'environ 32 milliards et les charges résultant annuellement pour l'Etat des insuffisances d'exploitation continuaient à s'élever d'une façon progressive.

*
* *

Pour avoir une idée exacte de la situation financière des grands réseaux au cours de toute la période d'application du régime de 1921, il faut examiner successivement :

Le produit net d'exploitation, c'est-à-dire la différence entre les recettes et les dépenses d'exploitation.

Les charges du capital d'établissement. Celles-ci jointes aux déficits ou aux excédents du produit net et à certains prélèvements donnent les résultats d'exploitation, lesquels se traduisent soit par des plus-values, soit par des insuffisances.

Les charges des insuffisances éventuelles, les unes venant s'ajouter aux déficits d'exploitation et déterminer la situation du fonds commun, les autres étant supportées par l'Etat.

Le déficit général de l'exploitation des chemins de fer résulte en définitive de l'adjonction au déficit du fonds commun des annuités ainsi payées par l'Etat.

CHAPITRE PREMIER

LE PRODUIT NET D'EXPLOITATION

Sauf celui de 1921, qui s'est chiffré par un dépassement des dépenses sur les recettes de 904 millions, tous les exercices jusqu'en 1931 se caractérisent par des produits nets bénéficiaires.

Par contre, à cette époque, un changement complet se manifeste ; les deux exercices suivants sont largement défavorables. L'excédent des dépenses atteint 357 millions en 1932 et 460 en 1933.

En 1934, un léger redressement est obtenu, les recettes dépassent les dépenses de 111 millions. Cette amélioration n'est pas due à une reprise du trafic, dont la baisse au contraire s'est accentuée, puisque les unités de trafic sont passées de 32,141 millions de tonnes-kilomètres P. V. en 1933 à 30.667 en 1934 et de 24.657 millions de voyageurs-kilomètres à 23.407 ; elle provient d'une compression des dépenses d'environ 9 % par rapport à 1933 en face d'une diminution moindre des recettes. Ce ralentissement dans la chute des recettes résultait d'une élévation des tarifs voyageurs, sans augmentation du prix des billets, par suite d'une réduction de l'impôt sur ces derniers.

Mais ce n'est là qu'un arrêt momentané dans l'aggravation du déficit d'exploitation. En 1935, l'excédent des dépenses est de 385 millions ; en 1936, il en atteint 471.

Le tableau suivant indique les fluctuations du produit net de 1921 à 1936 (chiffres en millions) ¹ :

1. Y compris A.-L. et Ceintures avant répartition de leurs résultats.

EXERCICES	RECETTES d'exploitation ¹ .	DÉPENSES d'exploitation ¹ .	PRODUIT NET ¹ (col. 2 — col. 3).
1	2	3	4
1921	6.463	7.367	— 904
1922	6.940	6.636	304
1923	7.422	6.811	611
1924	8.985	7.582	1.403
1925	10.211	8.628	1.583
1926	13.305	10.124	3.181
1927	13.452	11.035	2.417
1928	15.267	11.528	3.739
1929	16.110	12.667	3.443
1930	16.030	14.155	1.875
1931	14.584	13.854	730
1932	12.426	12.783	— 357
1933	11.723	12.183	— 460
1934	11.201	11.090	111
1935	10.160	10.545	— 385
1936	10.335	10.806	— 471

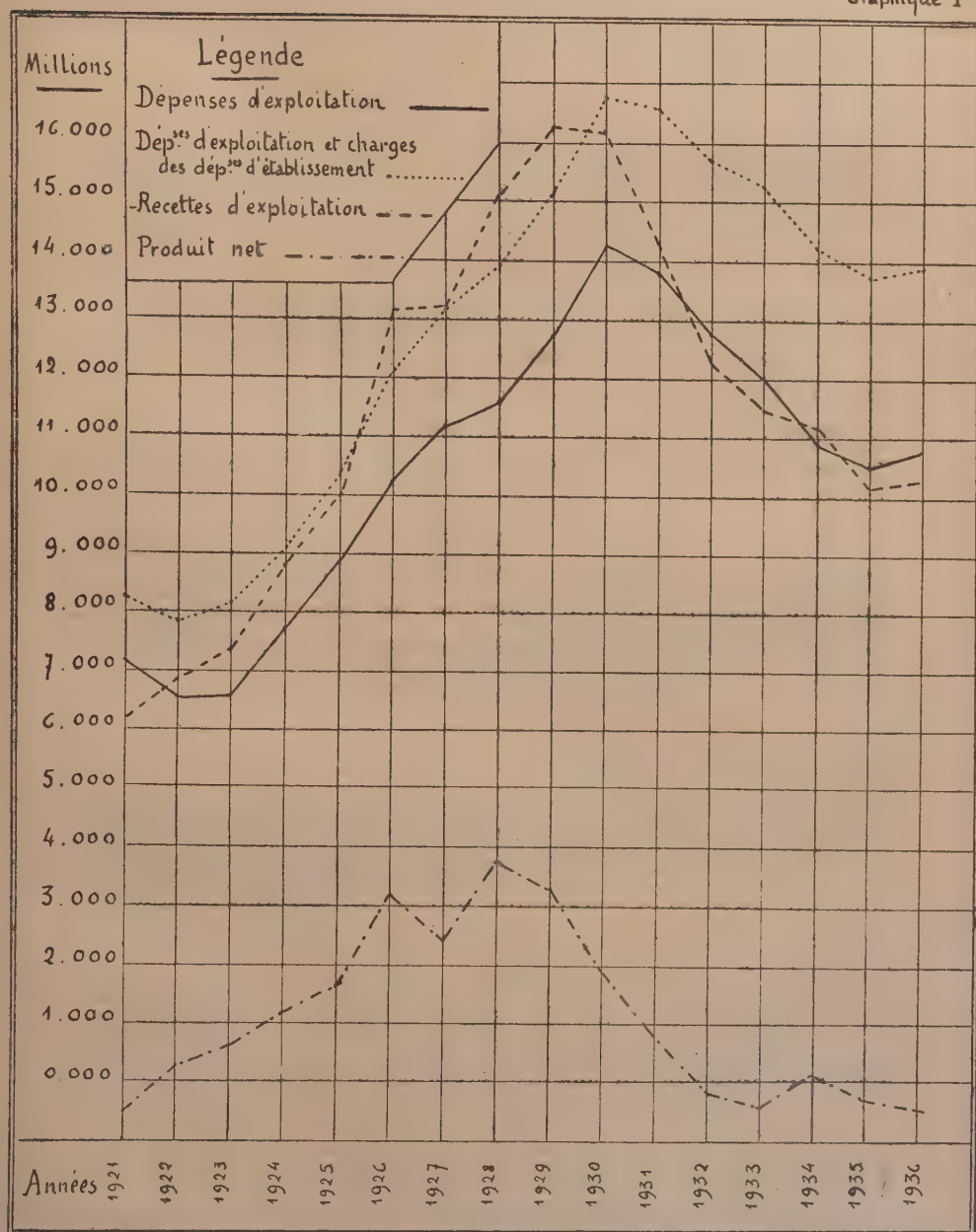
Ces fluctuations sont également reproduites par le graphique I, sur lequel figurent en outre les variations des recettes et des dépenses d'exploitation. On peut ainsi constater que la courbe des recettes a toujours été au-dessus de celle des dépenses depuis 1922 jusqu'à 1931, mais qu'à partir de cette époque, sauf en 1934, c'est l'inverse qui se produit.

Les déficits se répartissent différemment suivant les réseaux. On s'en rend compte en comparant pour chacun d'eux les produits nets de 1929, époque où l'essor du trafic était florissant, à ceux de 1935.

1. Chiffres extraits du rapport du 22 mai 1935 de M. Henri Roy sur l'évolution des grands réseaux de chemins de fer en 1934, pour les exercices 1921 à 1933 inclusivement, et du rapport de M. Charles Pomaret sur le budget des chemins de fer pour l'exercice 1937 (séance du 12 novembre 1936), pour les exercices 1934 et 1935. Les chiffres de l'exercice 1936 ont été mis obligeamment à notre disposition.

Comptes d'exploitation.

Graphique 1



RÉSEAUX	RECETTES en 1929.	PRODUITS nets.	RECETTES en 1935.	PRODUITS nets.	MOINS-VALUES	
					Recettes.	Produits nets.
					(col. 4—col. 2)	(col. 5—col. 3)
1	2	3	4	5	6	7
<i>Millions de francs¹.</i>						
Est. . .	2.344	685	1.360	— 75	984	760
Nord. . .	2.566	560	1.560	+ 15	1.006	545
P.-O.. .	2.066	499	1.359	+ 91	707	408
Midi . .	1.033	257	682	— 12	351	269
P.-L.-M.	4.382	951	2.776	— 83	1.606	1.034
État . .	2.264	188	1.603	— 280	661	468
A.-L. . .	1.218	248	674	— 56	544	304

Ce tableau montre que, toutes choses égales d'ailleurs, les réseaux agricoles (État, Midi, P.-O.) ont été moins touchés que les autres, plus éprouvés par la crise et le ralentissement des échanges ; il est vrai que ces derniers avaient profité plus que les précédents de l'activité industrielle et commerciale d'après-guerre.

Dans l'ensemble, la situation déficitaire du produit net provient du fait que, si depuis 1931 les dépenses d'exploitation ont subi une diminution continue, les recettes ont fait de même, mais dès la fin de 1929 et dans des proportions supérieures.

I. — LES RECETTES.

Depuis 1921, où elles se sont chiffrées à 6.463 millions, les recettes ont crû constamment jusqu'en 1929, époque à laquelle elles ont atteint leur maximum, soit 15.873 millions (non compris les recettes des Ceintures, dont le produit net était partagé entre les réseaux aboutissant à Paris).

En 1930, elles atteignaient encore 16.030 millions. Depuis, elles n'ont cessé de décroître (10.160 millions en 1935). L'exercice 1936 indique un certain ralentissement dans cet effon-

1. Chiffres extraits du rapport de M. Pomaret sur le budget des chemins de fer pour l'exercice 1937 (séance du 12 novembre 1936).

drement (10.132 millions). Par rapport à celles de 1929, les recettes traduisent un fléchissement de 5.978 millions, soit une baisse de plus de 37 %.

Cette diminution est liée à celle du trafic, due elle-même en grande partie à la concurrence des autres modes de transport, qui entraînent pour les réseaux une perte annuelle de l'ordre de deux milliards. D'autre part, sur le volume du trafic, influent les prix de transport. Les recettes d'exploitation sont donc fonction de deux éléments : la tarification et le trafic.

1° *La tarification.* — Le prix du transport comprend d'abord un tarif de base auquel viennent s'ajouter des majorations générales et l'impôt versé au Trésor.

La tarification de base est, pour les voyageurs, à peu de choses près la même qu'en 1913. Pour les marchandises, ainsi que nous l'avons vu précédemment, on a procédé en 1918 à une unification à base kilométrique pour tous les réseaux et établie sur la base des tarifs les plus élevés. Les tarifs de base P. V. se sont trouvés ainsi augmentés d'environ 50 %.

Des majorations générales importantes sont intervenues en 1920 : 50 % en moyenne pour les voyageurs, 115 % pour les marchandises ; mais postérieurement à 1921, les rajustements n'ont été que tardifs et le prix des transports par voie ferrée ne correspondait pas à l'élévation du coût de la vie. Ce n'est qu'à partir de 1924 que des redressements fréquents ont été effectués, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Les derniers en date sous le régime de 1921 sont ceux de juillet et d'août 1937.

a) RECETTES-VOYAGEURS. — A la veille du relèvement de juillet 1937, le prix des transports voyageurs avait subi depuis celui de la loi du 31 mars 1918 une majoration totale du tarif de base de 240 %.

Les différentes augmentations qui ont eu lieu depuis la guerre sont indiquées dans le tableau suivant :

DATE DES MAJORATIONS	MAJORATIONS APPLIQUÉES aux tarifs de base		MAJORATIONS par rapport aux tarifs précédents.
	partielles. ‰	totales. ‰	
Loi du 31 mars 1918. . .	25 ‰ toutes classes		
Loi du 14 février 1920 .	I ^e classe 55	I ^e classe 80	I ^e classe 44
	II ^e classe 50	II ^e classe 75	II ^e classe 40
	III ^e classe 45	III ^e classe 70	III ^e classe 36
Décision ministérielle du 28 février 1924 . . .	I ^e classe 90	I ^e classe 170	I ^e classe 50
	II ^e classe 85	II ^e classe 160	II ^e classe 48,5
	III ^e classe 80	III ^e classe 150	III ^e classe 47
Décision ministérielle du 24 décembre 1925 . .	I ^e classe 20	190 ‰ toutes	I ^e classe 7,4
	II ^e classe 30	classes	II ^e classe 11,5
	III ^e classe 40		III ^e classe 16
Décision ministérielle du 17 avril 1926	20 ‰ toutes	210 ‰ toutes	6,9 ‰ toutes
	classes	classes	classes
Décision ministérielle du 11 août 1926	30 ‰ toutes	240 ‰ toutes	9,7 ‰ toutes
	classes	classes	classes
Décision ministérielle du 22 octobre 1933 ¹	»	»	»
Décision ministérielle du 19 juillet 1937. . . .	»	»	I ^e classe 15,5
			II ^e classe 20
			III ^e classe 25

Les élévations de tarifs ont en général des répercussions assez sensibles sur le trafic voyageurs.

C'est ainsi qu'après les rajustements de 1924 et 1926, un ralentissement très net du mouvement voyageurs s'est manifesté, ainsi qu'il ressort des statistiques des recettes de base. Dans la période précédant le relèvement de 1924, celles-ci étaient passées de 961 millions en 1921 à 1.051 en 1923 ; elles marquaient donc un mouvement de hausse caractéristique ; mais après l'augmentation de tarifs de février 1924, elles sont tombées à 980 millions. Aucune modification n'étant intervenue en 1925, une nouvelle reprise se manifeste et les recettes de base atteignent 1.015 millions. Le relèvement de décembre 1925 est suivi d'effets identiques aux précédents : les majorations et les impôts nouveaux font retomber le trafic au niveau de 1921 (967 millions de recettes de base en 1926, 877

1. Le taux de l'impôt ayant été ramené de 32,5 à 12 %, la majoration a été établie de façon à ne pas augmenter le prix des billets.

en 1927). Le trafic se relève ensuite lentement jusqu'en 1930, mais la crise intervient et c'est à partir de ce moment la chute continue.

Cependant, si les recettes de base subissent un fléchissement à la suite d'une élévation des tarifs, le produit des majorations générales le compense largement et fait apparaître au contraire une progression des recettes totales, et par suite un gain important pour le fonds commun.

Ainsi en 1923 les recettes atteignent .	1.780	millions.
en 1924.	2.302	—
soit une augmentation de . . .	512	—
En 1925, elles atteignent	2.488	—
En 1926	3.022	—
soit une augmentation de . . .	534	—

Voici d'ailleurs les variations des recettes voyageurs depuis 1921 (chiffres en millions) ¹ :

EXERCICES	RECETTES de base.	PRODUIT des majorations générales	RECETTES totales (col. 2 + col. 3).
1	2	3	4
1921. . . .	961	616	1.577
1922. . . .	973	679	1.652
1923. . . .	1.051	739	1.790
1924. . . .	980	1.322	2.302
1925. . . .	1.015	1.473	2.488
1926. . . .	967	2.055	3.022
1927. . . .	877	2.096	2.973
1928. . . .	910	2.179	3.089
1929. . . .	941	2.253	3.194
1930. . . .	968	2.320	3.288
1931. . . .	943	2.254	3.197
1932. . . .	795	1.900	2.695
1933. . . .	755	1.871	2.626
1934. . . .	700	2.120	2.820
1935. . . .	671	2.020	2.691

La diminution continue tant des recettes de base que des produits des majorations générales depuis 1930 est due à l'effondrement du trafic, conséquence, non d'augmentations

1. Voir note 1, p. 54.

de tarifs, mais de la crise, qui s'est abattue sur les réseaux. Une élévation du prix des billets, dès cette époque, eût été préférable à celles qui viennent d'être réalisées dernièrement d'une façon massive.

b) RECETTES MARCHANDISES. — Des majorations fréquentes, à partir de 1926, ont porté les tarifs marchandises à des taux relativement plus élevés que les tarifs voyageurs. Au début de 1937, le coefficient d'augmentation est en effet de 7 environ par rapport à 1913, alors que celui des voyageurs est seulement de 4.

Ces relèvements ont été les suivants depuis la guerre :

DATES des majorations.	MAJORATIONS appliquées aux tarifs de base		MAJORATIONS par rapport aux tarifs précédents.
	partielles.	totales.	
	%	%	%
Loi du 31 mars 1918 . . .	25	25	
Loi du 14 février 1920 . .	115	140	92
Décision ministérielle du 28 février 1924.	30	170	12,5
Décision ministérielle du 20 décembre 1924 . . .	20	190	7,4
Décision ministérielle du 9 mars 1925.	10	200	3,4
Décision ministérielle du 24 décembre 1925 . . .	30	230	10
Décision ministérielle du 17 avril 1926	20	250	6
Décision ministérielle du 11 août 1926	70	320	20
Décision ministérielle du 24 février 1928	50	370	11,9
Loi du 31 décembre 1936 ¹	»	»	«
Décision ministérielle du 9 juillet 1937	»	«	18 (moyenne)
			Majoration provisoire
Décision ministérielle du 15 août 1937	»	«	24,5 (moyenne)
			Majoration par rapport aux prix antérieurs au 9 juillet 1937.

1. Cette loi a substitué la taxe sur le chiffre d'affaires à l'impôt sur les transports de marchandises. Le dégrèvement correspondant a été exactement compensé par une majoration de tarifs. Les prix perçus n'ont donc pas été modifiés.

Le mouvement des marchandises est beaucoup moins sensible aux variations de tarifs que celui des voyageurs. Les majorations de février et de décembre 1924 ont été sans effets sur le trafic ; les recettes de base et les recettes générales marquent au contraire en 1925, par rapport à 1924, des progressions respectives de 87 millions et de 1.028 millions. Il en a été de même à la suite du relèvement de février 1928 : les recettes de base sont passées de 2.515 millions en 1927 à 2.650 en 1928 ; et les recettes générales de 7.707 millions à 9.201. Seules les majorations du 11 août 1926, qui se montent à 70 % du tarif de base, ont eu une répercussion sur le mouvement des marchandises : les recettes nues ont atteint 2.516 millions en 1927 au lieu de 2.824 en 1926 ; mais cette baisse a été contre-balancée par un accroissement des produits des majorations, passés de 7.257 millions en 1926 à 7.707 en 1927.

Le tableau suivant donne un aperçu de l'évolution des recettes marchandises G. V. et P. V. depuis 1921 (chiffres en millions) ¹ :

EXERCICES	RECETTES de base.	PRODUITS des majorations générales.	RECETTES totales. (col. 2 + col. 3).
1	2	3	4
1921	1.985	2.752	4.737
1922	2.160	2.998	5.158
1923	2.305	3.195	5.500
1924	2.493	4.046	6.539
1925	2.580	4.987	7.567
1926	2.824	7.257	10.081
1927	2.516	7.707	10.323
1928	2.650	9.201	11.851
1929	2.747	9.794	12.541
1930	2.712	9.679	12.391
1931	2.438	8.658	11.096
1932	2.106	7.409	11.515
1933	2.012	6.900	8.912
1934	1.788	6.368	8.156
1935	1.609	5.648	7.257

1. Voir note 1, p. 54.

2° *Le trafic.* — Ainsi, les ralentissements du trafic causés par les rajustements de tarifs n'ont pas eu une grande importance, puisque le produit des majorations générales a entraîné au contraire un accroissement des bénéfices. Quelque temps après d'ailleurs, les usagers s'habituèrent aux nouveaux prix et une reprise s'effectuait.

La chute du trafic depuis 1930 est beaucoup plus grave car elle est continue, ainsi que le montrent le graphique II et le tableau suivant des unités de trafic depuis 1921 ¹ :

Unités de trafic (en millions).

EXERCICES	VOYAGEURS-KILOMÈTRES	TONNES-KILOMÈTRES
1	2	3
1921.	25.719	27.006
1922.	27.307	29.686
1923.	29.319	34.682
1924.	28.449	38.787
1925.	29.812	38.676
1926.	28.273	42.293
1927.	26.047	38.213
1928.	27.017	40.788
1929.	28.166	43.602
1930.	29.211	42.519
1931.	28.966	38.448
1932.	25.624	32.962
1933.	24.657	32.141
1934.	23.407	30.667
1935.	22.542	27.487

De cet examen, il ressort que, de 1921 à 1926, le trafic marchandises, bénéficiant de la période de prospérité et de reconstitution économique du pays, suit une progression rapide, passant de 27.006 millions de tonnes-kilomètres P.V. à 42.293. A la même époque, mais jusqu'en 1925 seulement, le trafic voyageur manifeste un mouvement ascendant de 25.719 millions de voyageurs-kilomètres à 29.812, interrompu en 1924 par un fléchissement corrélatif à la majoration de tarifs de février 1924.

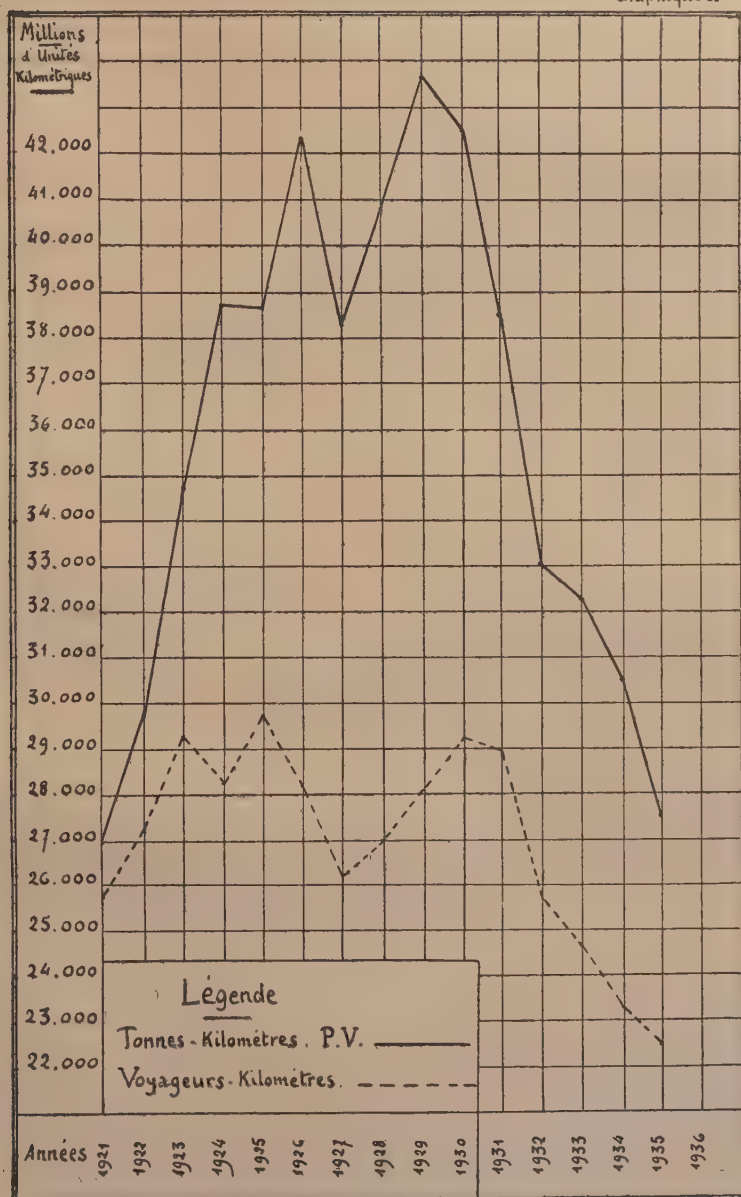
A la suite de cette période, l'évolution du trafic en aborde

1. Voir note 1, p. 54.

Unités de Trafic

(y compris Réseau d'Alsace et de Lorraine et Ceintures)

Graphique II



une seconde, qui va de 1926 à 1929 pour les marchandises et de 1925 à 1930 pour les voyageurs. Après une forte baisse en 1927, consécutive au ralentissement général de l'activité économique dû à la stabilisation monétaire et aussi aux augmentations du prix des transports de 1925 et 1926, le trafic progresse rapidement. Il atteint le point culminant de toute la période 1921-1937 pour les marchandises (43.602 millions de tonnes-kilomètres P. V. en 1929) ; mais le mouvement voyageur ne parvient pas à se rétablir au niveau de 1925.

A partir de 1929-1930, les réseaux abordent la crise, et subissent d'autre part une grave évasion de trafic, du fait de la concurrence accrue des sociétés de transports routiers. L'activité du mouvement marchandises P. V. atteint un niveau inférieur à celui d'avant-guerre : 27.487 millions de tonnes-kilomètres contre 28.413 en 1913 ; celle du trafic voyageurs, si elle est supérieure aux résultats d'avant-guerre, tombe bien au-dessous du rendement de 1921 : 25.719 millions de voyageurs-kilomètres en 1921, contre 22.542 en 1935.

Ce ralentissement de l'activité des chemins de fer depuis 1930 est la conséquence, non seulement de la crise économique, mais aussi en grande partie de la concurrence automobile.

Le développement de l'automobile a eu pour résultat une forte diminution du mouvement voyageurs, particulièrement sensible pour ceux de première classe. Le nombre des voyageurs à toute distance utilisant des billets simples et d'aller et retour à plein tarif est passé pour la première classe de 8,3 millions en 1913 et 5,2 en 1929 à 2 millions en 1934¹ ; pour la deuxième classe il est tombé, après une reprise de 1927 à 1931, de 53,2 millions à cette dernière date à 34 millions en 1934 ; pour la troisième classe on enregistre une chute de 257,6 millions en 1930 à 170,4 en 1934.

Voici les variations, par catégories, depuis 1926 point culminant du trafic² :

1. Chiffres donnés par M. Henri Roy dans le rapport précité.
2. Non compris les résultats de l'Alsace-Lorraine.

EXER- CICES	1 ^{re} CLASSE (millions de voyageurs ¹).	2 ^e CLASSE (millions de voyageurs ¹).	3 ^e CLASSE (millions de voyageurs ¹).	ENSEMBLE des trois classes ¹ (col. 2 + col. 3 + col. 4).	ABONNE- MENTS (millions de voyages effectués ¹).	RÉDUCTIONS diverses (millions de voyageurs ¹).
1	2	3	4	5	6	7
1926.	8,7	48,3	268,2	325,2	324,3	70,7
1927.	5,5	42	246,7	294,2	302,6	71,1
1928.	5,5	43,5	251,8	300,8	313,8	73
1929.	5,5	48	253,1	306,6	326,1	74,1
1930.	5,2	50,6	257,6	313,4	337,2	79
1931.	4,3	53,2	249,1	306,6	330,2	81
1932.	3	45,2	219,2	267,4	308,9	77,1
1933.	2,6	42	193,9	238,5	300	73,8
1934.	2	34	170,4	206,4	290,5	79,3

L'ensemble des usagers des trois classes payant place entière a donc subi une diminution de 317 millions d'unités de 1926 à 1924 et de 307 millions de 1930 à 1934.

Quant aux variations du nombre d'usagers bénéficiant de réductions diverses, elles sont caractéristiques. Elles permettent de constater que, si le nombre des voyageurs utilisant des billets à prix réduits a subi lui-même quelques fluctuations de peu d'amplitude, il a, en fin de compte, augmenté (79,3 millions en 1934 contre 70,7 en 1926). Ce résultat, qui paraît heureux au premier abord, n'est que la consécration de la politique qu'ont dû suivre les réseaux devant la concurrence de l'automobile. Il résulte de réductions tarifaires portant sur les billets à place entière, et amputant ainsi la partie la plus rémunératrice du trafic ; tels les billets collectifs de groupe, ceux de fin de semaine, ceux des congés payés.

Mais c'est le trafic marchandises qui a été le plus sévèrement touché par la crise économique et le développement des autres moyens de transport. Ces derniers, n'ayant pas le caractère de service public des chemins de fer, ne sont pas soumis à l'obligation de transporter. Ils bénéficient ainsi d'une liberté qui leur permet d'enlever au rail des trafics faciles et rémunérateurs, lui laissant le soin d'assurer des relations sans importance et le transport de matières pondéreuses et

1. Non compris les résultats de l'Alsace-Lorraine.

de peu de valeur. Or, les bénéfices du rail résultent des prix élevés demandés aux marchandises coûteuses par rapport aux autres.

Les réseaux ont donc été amenés, pour essayer de lutter contre l'écrémage de leur trafic, à remanier successivement leurs tarifs en se livrant à la multiplication des prix fermes rétablis en 1928, à mesure que la crise s'accroissait. D'autres prix particuliers sont également apparus : dispositions d'abonnement, tarifs « maxima-minima », taxes convenues, tarifs au wagon-kilomètre et aussi un moyen indirect d'accorder des réductions : le groupage ¹.

Mais ces dispositions ont eu pour résultat d'abaisser le prix moyen de la tonne-kilomètre. Celle-ci, qui donnait en 1913 un produit moyen de 4,4 centimes (soit 22 centimes en francs Poincaré) n'en donnait que 21 en 1935. Le produit de la tonne-kilomètre était donc au coefficient 5, alors que le coefficient théorique des tarifs (impôt non compris) par rapport à 1913 était de 6,6 à 7.

Au cours de cette lutte, les ajustements successifs n'ont pas eu tous les effets désirés ; les chemins de fer s'y sont épuisés et se sont souvent privés de recettes que certains transports devaient leur procurer.

II. — LES DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Nous avons vu précédemment dans quelles proportions considérables les dépenses d'exploitation s'étaient accrues pendant et surtout après la guerre. Elles s'étaient élevées en moyenne, pour l'ensemble des exercices 1914-1918, de 61 % par rapport à 1913 ; ce pourcentage atteignit 470 % en 1920 et 525 % en 1921, où elles se chiffrent à 7.360 millions.

A ce moment, une diminution sensible est obtenue en ce qui concerne les frais de combustible, d'entretien, réparations et renouvellement du matériel ; mais les dépenses de per-

1. Voir plus loin : vi^e partie : *La tarification*.

sonnel, en raison de l'augmentation du coût de la vie, aussi bien à Paris qu'en province, continuent à progresser régulièrement, ainsi d'ailleurs que les frais d'entretien de la voie et des bâtiments.

Néanmoins, les économies massives réalisées sur les autres postes font fléchir, en 1922, les dépenses totales d'exploitation de 7.360 millions à 6.366.

Ce résultat est éphémère, la progression de tous les éléments de dépenses reprend, dominée par celle de la charge des traitements et salaires. Elle atteint son maximum en 1930 (14.155 millions), soit un accroissement de plus de 110 % par rapport à 1921.

Et cependant, cette augmentation restait inférieure à la hausse des prix résultant de la dépréciation monétaire. L'augmentation du trafic entraînant des recettes plus élevées, les dépenses évaluées en or avaient en réalité subi de 1921 à 1929 une diminution de 10,5 %, grâce à l'activité accrue des chemins de fer pendant cette ère de production intense, grâce aussi à une amélioration du rendement du personnel et à un effort de compression de certains postes de dépenses.

Alors que, durant cette période, le trafic augmentait considérablement, dans la proportion de 37 % pour les voyageurs et de 56 % pour les marchandises, le nombre total d'heures de travail s'accroissait seulement de moins de 9 %. A un rendement égal à celui de 1913 aurait correspondu un nombre bien supérieur d'employés.

D'autre part, si les dépenses de combustibles utilisés pour la traction sont passées de 725 millions en 1922 à 1.421 en 1930¹, il n'en est pas moins vrai que, malgré l'importance accrue des convois de marchandises et l'augmentation de la vitesse des trains de voyageurs, les réseaux ont amélioré dans une proportion de 11 % leur consommation de charbon par rapport à 1913. En tenant compte de l'équivalence en charbon des kilowatts-heure dépensés pour la traction des trains

1. Non compris le réseau de l'Alsace et de Lorraine.

électriques, soit 2,2 kgs par KWH. ¹, les chemins de fer ont en effet brûlé 270 kilos en 1929 là où ils en brûlaient 303 en 1913.

Si les réseaux se sont efforcés de comprimer leurs postes de dépenses autres que celui du personnel pendant cette période, où les recettes dépassaient pourtant largement les dépenses d'exploitation proprement dites, c'est qu'à celles-ci venaient s'ajouter les charges croissantes des dépenses d'établissement, qui rendaient en réalité l'exploitation déficitaire. Grâce à ces efforts cependant, l'équilibre du fonds commun fut rétabli le 1^{er} janvier 1926, soit un an plus tôt que ne l'avait pensé le législateur de 1921.

Néanmoins, comme on le voit sur le graphique I, c'est une montée en flèche jusqu'à 1930 que trahit la courbe des dépenses d'exploitation. Pendant ce dernier exercice, alors que les recettes ont déjà amorcé leur mouvement de baisse, les dépenses, par suite de la hausse des prix et des augmentations de salaires de 1929-1930, continuent à croître.

Et, dès 1931, la crise s'amplifie et entraîne un ralentissement du trafic, qui permet la réalisation d'économies massives ; la courbe des dépenses descend rapidement, malgré les réductions relativement faibles des charges de personnel. En 1932, les réseaux dépensent près de 1,4 milliard de moins qu'en 1930. En 1935, les dépenses d'exploitation sont tombées à 10.545 millions contre 14.155 en 1930.

De 1930 à 1935, la diminution des dépenses d'exploitation se répartit entre les réseaux de la façon suivante ² :

RÉSEAUX	EXERCICES		POURCENTAGE de réduction.
	1930 (chiffres en millions).	1935	
1	2	3	4
Est.	1.884	1.435	24 %
Nord.	2.090	1.546	26 %
P.-O.	1.720	1.268	26 %
Midi	899	694	23 %
P.-L.-M.	3.875	2.859	26 %
État	2.431	1.883	22,5 %
A.-L.	1.063	730	31 %

1. Coefficient d'équivalence donné par la Commission Supérieure des Travaux Publics.

2. Chiffres cités par M. Pomaret dans son rapport sur le budget

On voit ainsi que l'effort de réduction a été plus efficace à l'égard de réseaux industriels comme le Nord et l'Alsace-Lorraine ; c'est qu'en raison de la crise économique, le trafic de ces derniers a été plus touché que celui des réseaux agricoles.

Mais, malgré tous ces efforts, la compression des dépenses est inférieure à la réduction des recettes, et dès 1932, le produit net devient déficitaire. Il ne faut d'ailleurs pas oublier, pour apprécier ces résultats, que les charges de personnel entrent pour 60 % dans les dépenses totales, et qu'elles n'offrent de possibilité de réduction que par la diminution des effectifs par voie d'extinction. Les mesures prises n'ont pu compenser les effets néfastes de la crise, ni ceux de la concurrence automobile.

En 1936, enfin, cette politique d'économie devient impossible : l'accroissement des charges de toutes les entreprises, résultant des nouvelles lois sociales de juin, frappe plus spécialement les chemins de fer, qui voient s'élever, non seulement leurs dépenses de personnel, mais également celles des autres postes de leur compte d'exploitation, par suite de l'augmentation générale des prix.

En 1936 donc, alors que les recettes ne font qu'interrompre leur chute pour s'élever légèrement, les frais d'exploitation passent, eux, de 10.545 millions à 10.806, pour quelques mois seulement d'application de la nouvelle politique. En 1937, celle-ci joue pleinement et les dépenses atteignent 13 milliards environ, soit un accroissement de 24 % par rapport à 1935.

Les différents postes des dépenses d'exploitation.

Il est intéressant d'examiner avec exactitude l'évolution des différents postes des dépenses d'exploitation et les proportions existant entre eux, à l'aide du tableau suivant ¹ :

des chemins de fer pour l'exercice 1937 (séance du 12 novembre 1936).

1. Voir note 1, p. 54.

Dépenses d'exploitation non compris le réseau d'A.-L.
(chiffres en millions).

EXER- CICES	PER- SONNEL et charges patronales.	ENTRE- TIEN de la voie et des bâtimens.	ENTRE- TIEN réparations et renouvellement du matériel.	COMBUS- TIBLES utilisés pour la traction.	DÉPENSES diverses.	TOTAL (col. 2 + col. 3 + col. 4 + col. 5 + col. 6).
1	2	3	4	5	6	7
1921.	3.141	302	1.089	1.304	986	6.822
1922.	3.451	364	746	725	866	6.152
1923.	3.428	439	645	997	822	6.331
1924.	3.819	450	697	1.139	897	7.002
1925.	4.564	544	775	1.082	999	7.964
1926.	5.076	881	869	1.350	1.172	9.338
1927.	5.529	925	1.006	1.506	1.218	10.184
1928.	6.028	1.057	1.108	1.248	1.192	10.633
1929.	6.799	1.127	1.172	1.318	1.281	11.697
1930.	7.746	1.122	1.416	1.421	1.387	13.092
1931.	7.693	1.064	1.391	1.260	1.401	12.809
1932.	7.437	966	1.167	1.033	1.238	11.841
1933.	7.174	942	1.029	951	1.204	11.300
1934.	6.370	893	1.124	858	1.082	10.327
1935.	6.118	864	1.109	822	901	9.814
1936.	6.591 ¹	855 ¹	1.079 ¹	838 ¹	927 ¹	10.036 ²

1° *Dépenses de personnel.* — On voit que la part principale revient au personnel. Cette prépondérance ressort d'une manière encore plus frappante en comparant sur un graphique les charges de personnel au total des autres dépenses.

Les dépenses de personnel représentent 55 % des dépenses totales en 1913. En 1922, la prépondérance, après avoir appartenu pendant quelque temps aux frais d'exploitation, revient à nouveau et dans les mêmes proportions aux charges de personnel. Depuis, les deux courbes ont été, d'une manière générale et quelle que fût leur allure, en s'écartant l'une de l'autre, sauf pendant l'année 1934 (61,6 % contre 63,5 % en 1933). Depuis 1936, les dépenses de personnel ont pris une

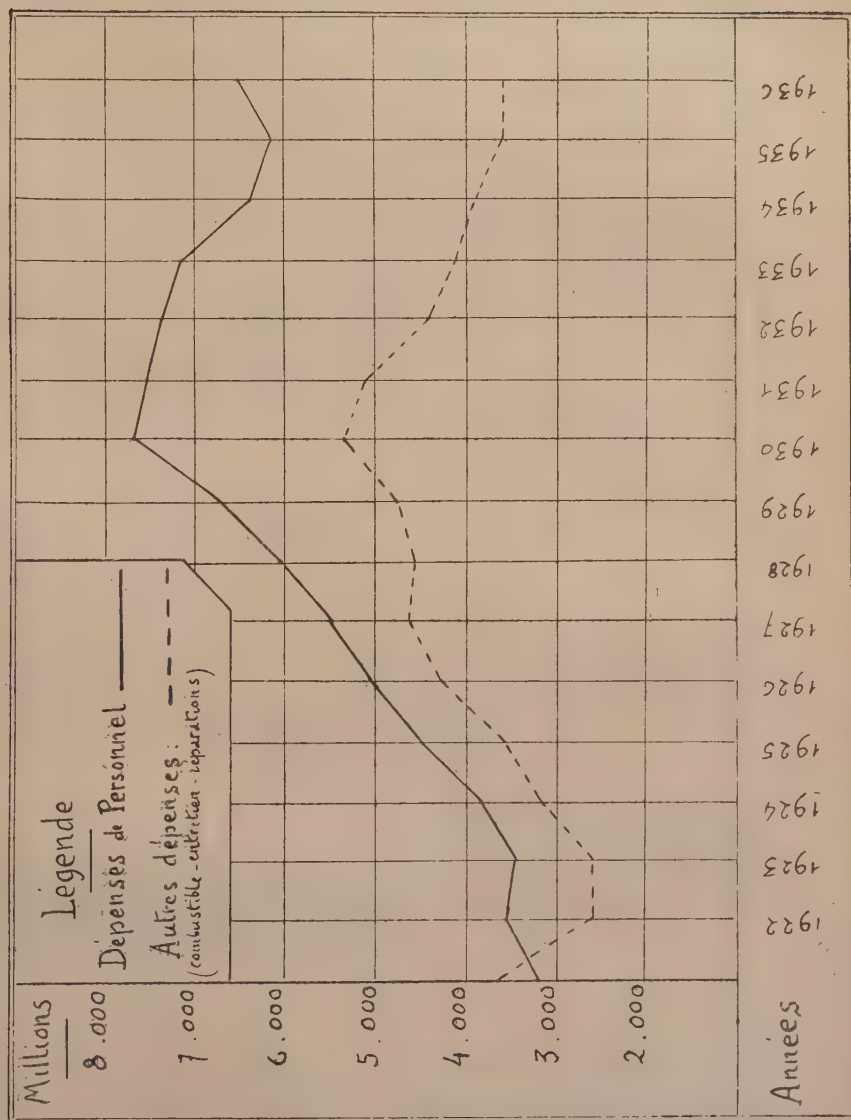
1. Chiffres avant prélèvement institué par le décret-loi du 16 juillet 1935 et modifié par l'article 54 de la loi de finances du 31 décembre 1935 et par la loi du 20 juin 1936 et s'élevant à 234 millions.

2. Après le prélèvement précédent.

Dépenses d'exploitation

(non compris le Réseau d'Alsace et de Lorraine)

Graphique III



importance de plus en plus considérable dans les charges d'exploitation : près de 65 % en 1936.

Leur volume dépend de la rémunération des agents d'une part et d'autre part de leur effectif.

a) LA RÉMUNÉRATION DU PERSONNEL. — La rémunération moyenne du personnel a été fortement augmentée depuis 1920. A cette époque, les traitements avaient été unifiés pour tous les réseaux, et l'échelon de début fixé à 3.800 francs. Des élévations successives ont ensuite porté le salaire minimum à 8.600 francs le 1^{er} juin 1930. Ces relèvements de traitements, salaires et retraites, ont accru les dépenses annuelles des réseaux de 750 millions en 1929, un milliard en 1930, l'exercice 1931 marquant un temps d'arrêt, alors que les recettes commençaient à décroître dès 1929.

En tenant compte des diverses indemnités s'ajoutant au salaire proprement dit, le coefficient moyen d'augmentation était, en 1933, de 8 par rapport à 1913, soit en valeur or un accroissement d'environ 64 %.

En 1934, devant la nécessité urgente de limiter le déficit, les réseaux se basant sur la baisse du coût de la vie, qui depuis 1930 atteignait environ 15 %, ont, entre autres mesures nombreuses et diverses d'économie, réduit les salaires et les retraites de leurs agents à compter du 20 avril, imitant ainsi l'exemple de l'Etat vis-à-vis de ses fonctionnaires. Néanmoins, la rémunération moyenne des employés était encore bien supérieure à celle d'avant-guerre : près de 17.000 francs en 1935 contre 2.340 en 1913, soit un coefficient supérieur à 7 et représentant une augmentation en valeur or de 48 %.

Mais, en 1936, l'abandon brutal de la politique d'économie, la suppression des mesures de déflation frappant les agents entraînait pour les derniers mois de 1936 un supplément de dépenses d'environ 400 millions.

1. Y compris les résultats du réseau d'Alsace et de Lorraine et des Ceintures.

b) LES EFFECTIFS. — L'augmentation des dépenses de personnel a eu également pour cause l'accroissement de l'effectif total des agents à partir de 1919, rendu nécessaire par l'application de la loi de huit heures et la progression du trafic. Le nombre des agents est passé de 382.000 en 1913 (en comprenant dans ce chiffre, pour permettre la comparaison, les 30.000 employés du réseau d'Alsace et de Lorraine) à 500.000 en 1920, soit une augmentation de 34 %. Cet effectif est resté le même jusqu'en 1930 ; il ne pouvait être réduit en raison de la progression constante du trafic, qui a nécessité, au contraire, l'amélioration du rendement.

C'est à partir de 1930, avec le ralentissement de l'activité des chemins de fer, que des compressions d'effectifs ont pu être réalisées. C'est ainsi que le nombre total d'agents a été réduit de 510.000 en 1930 à 441.000 en 1934 et 426.000 en 1935, soit en tout une diminution de 84.000 unités.

Ces compressions des effectifs ont été obtenues par la simple suspension du recrutement, sans licenciement des excédents d'effectifs, à l'exception d'auxiliaires ne rentrant pas dans les cadres statutaires, et, jusqu'aux mesures de déflation, sans réductions de traitements. Ces efforts ont dû être compensés par une amélioration du rendement et la réalisation de dépenses d'établissement permettant des économies d'exploitation.

Ils se sont poursuivis au cours de l'année 1936, mais dans des proportions beaucoup plus faibles, et ont été abandonnés à la fin de cette même année pour être remplacés par des mesures diamétralement opposées. La semaine de quarante heures est entrée en application en 1937 et au moment où les réseaux cessaient d'exister, en tant qu'exploitants, c'était une charge supplémentaire de 80.000 agents et de 1,6 milliard de salaires, qui devenait nécessaire.

Dans leur ensemble, les mesures de déflation appliquées en 1934, et les compressions de personnel réalisées à partir de 1930 avaient permis d'apporter au budget de l'ensemble des grands réseaux un allègement de 694 millions en 1934 et de

864 millions en 1935 par rapport à 1932. La nouvelle politique adoptée en 1936 devra entraîner au contraire des augmentations considérables. D'après les rapports de M. Pomaret sur le budget des chemins de fer pour les exercices 1937 et 1938, on peut estimer que les dépenses totales de personnel pour l'ensemble des réseaux atteignent : 7.000 millions pour l'exercice 1936, 8.200 millions pour l'exercice 1937 et 9.500 millions pour 1938.

2° *Dépenses d'exploitation autres que les dépenses de personnel.* — Les dépenses autres que celles de personnel, après la brusque diminution de 1922 où elles se sont chiffrées à 2.701 millions¹, ont crû régulièrement depuis cette date, en raison de la hausse générale des prix, jusqu'en 1930 où elles s'élèvent à 5.346 millions.

A partir de 1930, le ralentissement du trafic et des améliorations techniques et commerciales que nous examinerons plus loin ont permis de réaliser d'importantes économies, ainsi qu'il ressort du tableau et du graphique précédent. Ces dépenses passent de 5.346 millions en 1930 à 3.698 en 1935, soit une réduction en cinq ans de près de 1,7 milliard, alors qu'elles représentent seulement un tiers des dépenses totales.

Les dépenses de combustibles utilisés pour la traction sont tombées, conséquence directe de la chute du trafic, de 1.421 millions en 1930 à 822 en 1935, soit une baisse de 42 %.

Les dépenses d'entretien, réparation et renouvellement du matériel, après avoir été réduites de 1.416 millions en 1930 1.029 en 1933, soit une baisse de 27 %, enregistrent une nouvelle hausse d'environ 8 % : 1.124 millions en 1934, 1.109 en 1935.

Les frais d'entretien de la voie, qui atteignaient 1.122 millions en 1930, ne se chiffrent plus qu'à 864 millions en 1935, soit une diminution de 22,8 %.

Les dépenses diverses marquent un recul de 486 millions : de 1.387 millions en 1930 à 901 en 1935.

1. Non compris les résultats du réseau d'Alsace et de Lorraine.

Mais l'application des lois d'ordre social de 1936 a, au contraire, entraîné un accroissement considérable des différents postes précédents. En 1937, le chiffre les concernant paraît devoir atteindre 4.900 millions environ, représentant une augmentation de 32,5 % par rapport à 1935.

III. — LE COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

L'élévation du coefficient d'exploitation (rapport des dépenses d'exploitation aux recettes) depuis 1913 est un des faits caractéristiques de l'évolution de la situation des réseaux depuis la guerre. Il est dû au développement rapide des dépenses, non suivi dans la même mesure par celui des recettes.

Ses variations ont été les suivantes pour les Compagnies d'une part, les réseaux d'Etat d'autre part et enfin pour l'ensemble des réseaux :

EXERCICES	COEFFICIENTS D'EXPLOITATION		
	Réseaux concedés.	Réseaux d'Etat.	Ensemble des réseaux.
1913	59	85,7	63,5
1921. . . .	108	135	113,8
1922. . . .	90	107	94,3
1923. . . .	87	103	91
1924. . . .	81	91	84
1925. . . .	81	93	84,3
1926. . . .	73	84	75,9
1927. . . .	78	91,2	81,9
1928. . . .	72	86,1	75,6
1929. . . .	76,2	87,5	78,6
1930. . . .	84,8	101,2	88,3
1931. . . .	91,2	109,3	95,1
1932. . . .	95,9	116,3	102,8
1933. . . .	99,8	118,2	103,9
1934. . . .	98,5	110,5	99,1
1935. . . .	101,1	114,7	103,7
1936. . . .	100,9	117,1	104,5

A l'exception de l'exercice 1921, toute la période 1921-1931 est caractérisée par un coefficient d'exploitation favorable,

c'est-à-dire inférieur à 100. Ce coefficient qui, depuis 1921 où il s'est monté à 113,8, a baissé continuellement pour atteindre 75,6 en 1928, s'élève à partir de 1929-1930 par suite de la chute des recettes plus rapide que celle des dépenses. En 1932, il indique un déficit d'exploitation puisqu'il dépasse l'indice 100 et atteint 102,8, ce qui correspond, sur le graphique I, à l'intersection des deux courbes représentant l'évolution des recettes et des dépenses d'exploitation. En 1934, à la suite des mesures de déflation il s'améliore légèrement (99,1), puis en 1935 redevient défavorable et croît encore en 1936 (104,5). Néanmoins, il dépasse de peu le chiffre 100, ce qui indique une exploitation très légèrement en déséquilibre. Ce sont donc les charges des dépenses d'établissement et des insuffisances d'exploitation en résultant, qui créent le déficit des chemins de fer.

Si l'on examine, d'autre part, les coefficients d'exploitation de l'ensemble des réseaux concédés, on s'aperçoit que ceux-ci, sauf en 1921, ont toujours été favorables jusqu'en 1936, alors que ceux des réseaux d'Etat décelaient une infériorité sensible des résultats de leur gestion. Après la guerre, il faut attendre 1924 pour voir leur coefficient d'exploitation passer au dessous de 100. Depuis 1930 il indique de nouveau une situation déficitaire : 101,2 en 1930, 117,1 en 1936, alors que celui des réseaux concédés, s'il côtoie l'indice 100, lui reste cependant inférieur et ne le dépasse qu'en 1936.

Il est intéressant de noter à cet égard que, durant la période de prospérité de 1926 à 1929, les deux réseaux d'Etat (Etat et Alsace-Lorraine), ont été pour le fonds commun une source de déficit de 48.240 francs par kilomètre, alors que les compagnies lui apportaient un bénéfice de 66.130 francs.

En ce qui concerne le réseau de l'Etat, le coefficient élevé par rapport à ceux des autres compagnies tient dans une certaine mesure à sa constitution. Il a été formé par l'adjonction de l'ancien réseau de l'Ouest, racheté en 1908, à l'ancien réseau de l'Etat composé, en 1878, de lignes de compagnies tombées en faillite. Il desservait d'autre part des régions qui

ne sont pas comparables, par la richesse, à celles traversées par les voies des réseaux concédés. Il avait en outre la charge du transport d'un nombre considérable de voyageurs de banlieue, bénéficiant d'abonnements ordinaires et de travail. Ses lignes principales enfin, Paris-Bordeaux et Paris-Nantes, étaient concurrencées avantageusement par celles de l'Orléans.

Cependant, on peut comparer les résultats d'exploitation du réseau de l'Etat à ceux du réseau concédé qui, par son genre de trafic et son voisinage, présentait avec lui de grandes analogies, c'est-à-dire le réseau de l'Orléans ; cette comparaison n'est pas à son avantage. Malgré une recette kilométrique inférieure, la dépense kilométrique est supérieure. Ainsi en 1934, époque d'économies, la recette kilométrique a été :

Pour l'Etat de	182.915 francs.
Pour le P.-O.-Midi de	198.772 —
Soit une infériorité de	15.857 —

alors que la dépense kilométrique atteignait :

Pour l'Etat	212.193 francs.
Pour le P.-O.-Midi	182.926 —
Soit en plus	29.267 —

Quant aux coefficients d'exploitation de ces deux réseaux, ils ont été les suivants depuis 1930, année où le produit net du réseau de l'Etat est devenu à nouveau déficitaire :

EXERCICES	COEFFICIENTS D'EXPLOITATION	
	de l'Etat.	du P.-O.
1930.	106	81,9
1931.	110,9	85,9
1932.	117,3	92,4
1933.	121,4	91,8
1934.	115,4	92,2
1935.	117,4	93,3
1936.	117,1	97

Quant au réseau d'Alsace et de Lorraine, les résultats d'exploitation ont été, il est vrai, bien supérieurs à ceux du réseau

de l'Etat. Néanmoins, en les comparant à ceux de la Compagnie de l'Est, qui desservait également une région industrielle voisine, on constate que les coefficients d'exploitation respectifs ont été les suivants depuis 1931, époque à laquelle le coefficient du réseau d'Alsace et de Lorraine est devenu défavorable :

EXERCICES	COEFFICIENTS D'EXPLOITATION	
	de l'Alsace- Lorraine.	de l'Est.
1931	104,5	91
1932	113	97
1933	111	99
1934	100	98
1935	108,3	105,5
1936	117,4	104,6

Ces chiffres sembleraient indiquer la cherté de la gestion des régies d'Etat, quelle que soit la haute compétence des hommes placés à leur tête.

CHAPITRE II

LES CHARGES DE CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT LES RÉSULTATS D'EXPLOITATION PROPREMENT DITS

Outre les dépenses d'exploitation, les chemins de fer ont à effectuer chaque année un certain nombre de travaux dits d'établissement, qui comprennent les travaux de premier établissement et les travaux complémentaires et de matériel roulant. Pour obtenir les sommes nécessaires à leur exécution, des emprunts étaient émis, dont le service entraînait des charges figurant dans le bilan de chaque exercice. Si l'on veut établir les résultats d'exploitation d'une année, dans leur totalité, il faut donc ajouter, aux dépenses d'exploitation proprement dites, les charges de capital d'établissement et certains prélèvements, puis en comparer le total aux recettes.

I. — LES CHARGES DE CAPITAL.

Les charges du capital ont crû d'une façon régulière depuis 1921. Les parts supportées respectivement par l'Etat et par les réseaux, et les charges totales, se sont élevées aux chiffres suivants (chiffres en millions) ¹ :

EXERCICES	PARTIE supportée par l'Etat.	PARTIE à la charge du compte d'exploitation ² .	TOTAL (col. 3 + col. 2) ² .
<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>
1921.	166	1.045	1.211
1922.	178	1.315	1.493

1. Voir note 1, p. 54.

2. Non compris les prélèvements divers prévus à l'article 15 de la Convention de 1921.

EXERCICES	PARTIE supportée par l'Etat.	PARTIE à la charge du compte d'exploitation.	TOTAL (col. 2 + col. 3).
1	2	3	4
1923.	190	1.530	1.720
1924.	201	1.640	1.841
1925.	215	1.885	2.100
1926.	233	2.260	2.493
1927.	256	2.350	2.606
1928.	292	2.610	2.902
1929.	318	2.745	3.063
1930.	325	2.835	3.160
1931.	323	3.030	3.359
1932.	316	3.030	3.346
1933.	337	3.210	3.547
1934.	359	3.315	3.674
1935.	362	3.275	3.637
1936.	»	3.386	»

La progression de ces charges a donc été continue, à l'exception d'un léger arrêt en 1935, dû au prélèvement de 10 % institué par le décret-loi du 16 juillet 1935 sur les produits des titres des réseaux. Elles dépendent de deux éléments : le loyer de l'argent d'une part, le montant des investissements d'autre part.

1° *Le taux des emprunts.* — Avant la guerre, le taux moyen des emprunts oscillait, suivant les années, de 3,60 à 4,95 %. En 1921, il atteint 8,37 %. Depuis, ses variations ont été les suivantes :

	%		%
1921	8,37	1929	7,04
1922	7,88	1930	6,07
1923	7,63	1931	5,82
1924	8,32	1932	6,86
1925	11,44	1933	7,84
1926	12,15	1934	8,46
1927	10,08	1935	7,92
1928	7,95	1936	8

Après s'être élevé jusqu'à 12,16 % en 1926, le taux des emprunts s'est abaissé jusqu'à 6,07 en 1930 et 5,82 en 1931. Les réseaux ont profité de cette amélioration du marché des capi-

taux pour convertir leurs emprunts les plus onéreux à la fin de 1931 et au début de 1932, et réaliser ainsi une économie annuelle de 160 millions.

Puis, à partir de 1932, le loyer de l'argent s'est de nouveau élevé chaque année, exception faite d'un léger fléchissement en 1935.

2° *Les capitaux investis.* — Les capitaux investis, qui en 1921 étaient de 27.079 millions, se sont accrus, depuis cette époque jusqu'à la fin de 1936, de 35.369 millions, les dépenses totales d'établissement, pour l'ensemble des réseaux, s'élevant à cette dernière date à 62.448 millions.

Cependant depuis 1930, un sérieux effort de compression des investissements annuels a été fait, ainsi qu'en témoigne le graphique IV ci-après.

Les dépenses annuelles d'établissement, qui de 2.007 millions en 1921 s'étaient élevées, après diverses fluctuations, à 4.046 millions en 1930, ont depuis lors décru régulièrement (3.112 millions en 1932, 1.731 en 1933, soit une réduction de 44,3 % en l'espace d'une année) pour descendre à 1.091 en 1936.

L'effort a porté sur tous les postes des dépenses d'établissement, notamment sur les investissements correspondant aux lignes nouvelles. Certaines, dont la construction n'était pas commencée, ont été purement et simplement abandonnées ; les travaux d'exécution qui en concernaient d'autres étant limités à ceux qui étaient déjà adjugés.

Ces investissements sont d'ordre divers, mais essentiellement de deux sortes : les dépenses pour lignes nouvelles, et les dépenses pour travaux complémentaires au sens large du mot.

Le tableau suivant donne la répartition des capitaux investis annuellement entre chacun des principaux postes des dépenses d'établissement (chiffres en millions) ¹ :

1. Voir note 1, p. 54.

Investissements annuels.

EXERCICES	LIGNES nouvelles.	TRAVAUX complémentaires et travaux d'électrification.	MATÉRIEL roulant et matériel naval.	MATÉRIEL inventorié et mobilier.	VARIATIONS des approvision- nements.	DIVERS	TOTAL
1	2	3	4	5	6	7	8
1921 ¹ . .	136	622	1.019	112	78	40	2.007
1922. . .	130	920	1.592	58	— 145	59	2.614
1923. . .	132	1.017	813	54	81	51	2.148
1924. . .	165	1.258	1.081	40	182	27	2.753
1925. . .	173	770	882	45	98	36	2.002
1926. . .	182	753	640	31	139	36	1.781
1927. . .	245	938	787	9	506	31	2.608
1928. . .	302	1.128	888	44	— 212	60	2.210
1929. . .	286	1.045	1.017	67	102	49	2.566
1930. . .	282	1.208	1.604	82	763	107	4.046
1931. . .	296	1.167	2.100	104	25	131	3.811
1932. . .	233	1.256	1.642	95	— 389	174	3.112
1933. . .	255	857	821	66	— 411	147	1.731
1934. . .	173	773	644	49	— 254	136	1.521
1935 ² . . .	110	808	475	47	— 140	98	1.398
1936. . .	60	731	279	32	— 68	92	1.126

Une partie de ces dépenses était supportée par l'Etat, qui allouait annuellement aux réseaux des annuités correspondant au service des emprunts émis, pour son compte, à cet effet. Cette aide de l'Etat portait essentiellement sur les frais d'établissement de lignes nouvelles, qui lui incombait en grande partie, sous réserve d'une participation minime des compagnies. A la charge de l'Etat se trouvait également une fraction de certaines dépenses, comme les frais entraînés par la construction d'usines hydro-électriques.

Quant aux travaux complémentaires, qui constituent la part prépondérante de ces dépenses, ils étaient essentiellement à la charge des réseaux.

Pour les exercices 1921 à 1936, les investissements annuels se répartissent ainsi entre l'Etat et les réseaux (chiffres en millions)³ :

1. Y compris la part allemande des prestations en nature.
2. Y compris les dépenses de grands travaux contre le chômage.
3. Voir note 1, p. 54.

EXERCICES	PARTIE supportée par l'État.	PARTIE supportée par les réseaux.	PART allemande des prestations en nature.	INVESTIS- SEMENTS annuels. (col. 2 + col 3 + col 4).	INVESTIS- SEMENTS cumulés.
1	2	3	4	5	6
1921	156	1.851	»	2.007	27.079
1922	168	2.446	»	2.614	29.693
1923	166	1.982	»	2.148	31.841
1924	168	2.585	»	2.753	34.594
1925	182	1.820	»	2.002	36.596
1926	177	1.604	»	1.781	38.377
1927	215	2.393	»	2.608	40.985
1928	327	1.832	51	2.210	43.195
1929	237	2.161	168	2.566	45.761
1930	253	3.559	254	4.046	49.807
1931	249	3.407	155	3.811	53.618
1932	304	2.706	101	3.111	56.729
1933	241	1.432	58	1.731	58.460
1934	188	1.324	9	1.521	59.981
1935	122	1.271	5	1.398	61.379
1936	77	1.014	35	1.126	62.505

a) DÉPENSES DE LIGNES NOUVELLES. — Les capitaux investis chaque année dans la construction de lignes nouvelles entrent, pour une faible part, dans les dépenses d'établissement et leur montant est beaucoup moins élevé qu'avant-guerre.

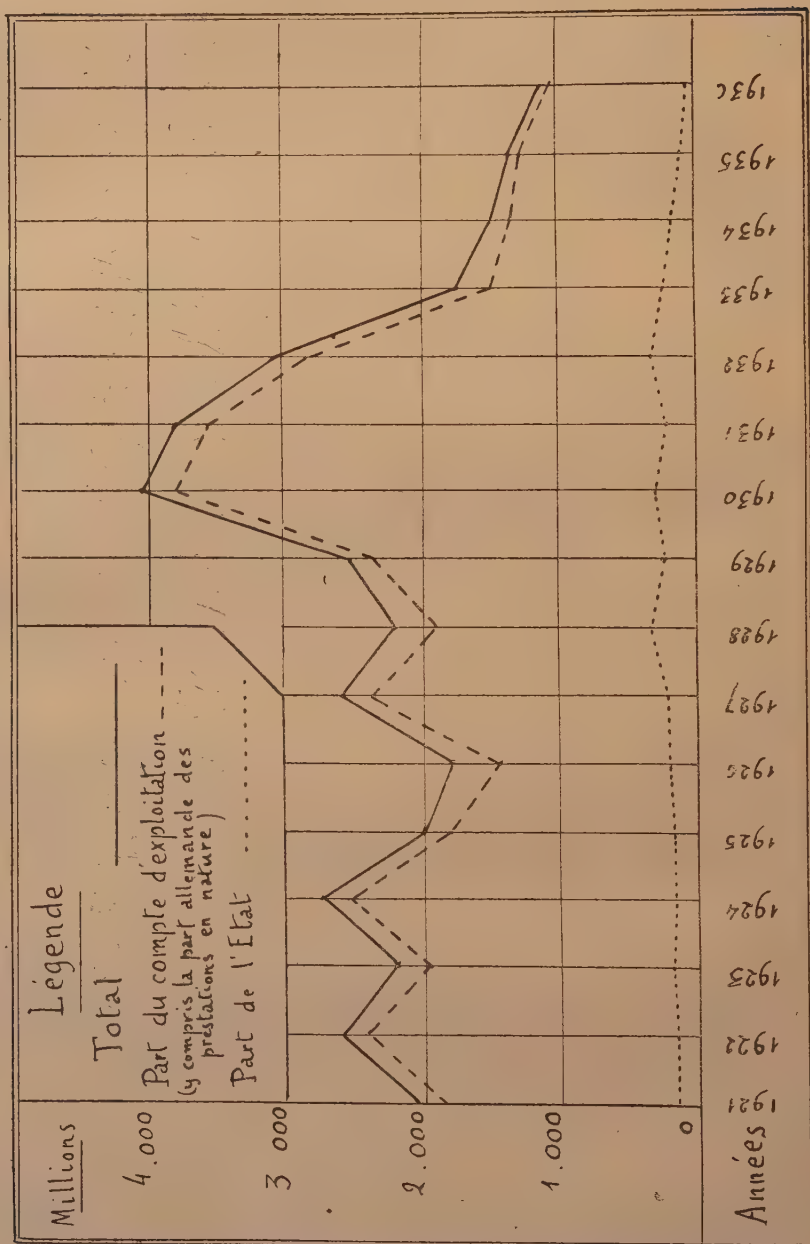
Le maximum a été atteint en 1932, avec 333 millions, pour tomber en 1935 à 110 millions et à 60 en 1936. Or, en 1913, les frais annuels étaient de l'ordre de 80 à 90 millions, soit en francs Poincaré de 400 à 450 millions et en francs 1936 de 520 à 580 millions ; c'est-à-dire que pour les deux exercices 1935 et 1936 les réductions respectives sont de l'ordre de 75 et 88 %.

On s'est attaché uniquement à la construction de lignes assurant des relations avec l'étranger, comme le Transpyrénéen et la ligne de Nice-Coni et de tronçons présentant un intérêt stratégique ou particulièrement important.

Alors que, durant les quinze années qui ont précédé la guerre, 2.700 kilomètres de voies nouvelles avaient été cons-

Dépenses annuelles d'établissement

Graphique IV



truites, la longueur des lignes ouvertes à la circulation entre 1921 et 1936 n'en atteint pas 900.

b) TRAVAUX COMPLÉMENTAIRES. — La charge des dépenses de travaux complémentaires constitue l'élément principal des charges de capital. Ces dépenses concernent : d'une part, les travaux complémentaires proprement dits, et, d'autre part, le matériel roulant, le matériel inventorié, le mobilier, les approvisionnements, etc...

Les travaux complémentaires proprement dits s'appliquent aux installations de la voie autres que la construction de lignes, aux améliorations techniques correspondant à la modernisation de l'exploitation. Ils englobent tous les travaux entraînés, directement ou indirectement, par l'électrification, y compris l'édification de lignes de transport de force, les participations aux sociétés hydro-électriques ou d'énergie électrique. Nous y faisons entrer également les dépenses afférentes à la construction d'usines hydro-électriques, dont une fraction est supportée par l'Etat.

Ces dépenses ont été, durant la période 1921-1937, beaucoup plus importantes qu'avant-guerre. Après une réduction importante en 1925 (770 millions contre 1.258 l'année précédente) elles ont crû jusqu'en 1932, où elles atteignaient 1.256 millions, alors que la crise sévissait et que les dépenses d'exploitation avaient été réduites depuis 1930. A partir de 1932, un effort sérieux de compression a été réalisé, puisque les dépenses de travaux complémentaires n'atteignent plus, en 1936, que le chiffre de 731 millions ¹.

Une partie minime de ces travaux est effectuée au titre des prestations allemandes en nature. En 1936, ces dernières se sont élevées à 6,7 millions, soit 3 millions pour les travaux complémentaires ordinaires et 3,7 pour les frais d'électrification.

Les dépenses d'établissement concernant le matériel se

1. En augmentation d'une centaine de millions en 1937.

rapportent à l'acquisition de matériel neuf et aux dépenses de matériel roulant autre que le matériel neuf, au matériel inventorié, au mobilier et à l'outillage (col. 4 et 5 du tableau, p. 82).

Elles ont suivi la même évolution que les frais afférents aux travaux complémentaires : après une réduction considérable en 1926 par rapport à 1922 (671 millions au lieu de 1.650), elles se sont élevées d'une façon continue jusqu'en 1932, où elles ont atteint 1.737 millions. Depuis, l'effort de compression, qui s'est exercé sur elles, a été plus important que pour les précédentes. Elles n'atteignent plus en 1936 que 311 millions. Mais, en 1937, cet effort a été annihilé par la hausse générale des prix, qui a provoqué un énorme accroissement de ces dépenses (de l'ordre de 400 millions par rapport à 1936) sans que des achats ou des travaux plus importants fussent effectués.

Quant à la part allemande des prestations en nature les concernant, elle s'est chiffrée pour 1936 à 13,4 millions.

Il faut ajouter à ces dépenses celles d'autres postes moins importants, comme les dépenses dues à la rétroactivité des retraites, qui en 1936 se sont élevées à 60 millions.

Une partie des frais de matériel roulant et de travaux complémentaires proprement dits est effectuée au titre des grands travaux contre le chômage. En 1936, les tranches correspondantes s'élèvent respectivement : pour les travaux complémentaires à 389,5 millions, et pour le matériel roulant à 131 millions, soit un total de 520,5 millions.

On a reproché aux réseaux d'avoir fait des emprunts excessifs en vue d'effectuer leurs travaux d'établissement. En réalité, si les dépenses précédentes se sont accrues considérablement durant la période 1927-1932, elles ne l'ont pas fait d'une façon trop démesurée. La progression du trafic, très rapide entre 1926 et 1930, les justifie en partie. Si elles n'ont pas subi dès 1930 de compression, c'est qu'on y trouvait un avantage et une importante contre-partie dans les économies d'exploitation qu'elles avaient souvent pour but de réaliser.

La concurrence des autres moyens de transport expliquait également la modernisation de l'équipement des réseaux en vue d'améliorer leur rendement. Le terme des concessions était proche, c'était l'Etat, plus que les compagnies, qui devait retirer le bénéfice de ces améliorations.

D'autre part, les programmes de travaux complémentaires de l'année suivante devaient être présentés pour avis à la fin de chaque année au Conseil supérieur. Ils étaient approuvés par le Ministre des Travaux Publics, et les emprunts correspondants n'ont jamais dépassé les chiffres qu'il avait autorisés. Au contraire, usant des pouvoirs que lui conférait la Convention en vue de parer aux insuffisances des installations des réseaux, de leur personnel ou de leur matériel, le Ministre les a souvent incités à ne pas réduire ces dépenses.

Enfin, l'énorme accroissement de celles-ci en 1937 n'est dû en rien aux réseaux, puisque les programmes établis n'ont guère été plus importants que ceux de 1936 ; il est la conséquence de l'élévation brutale du coût de la vie.

II. — PRÉLÈVEMENTS DIVERS PRÉVUS A L'ARTICLE 15 DE LA CONVENTION DE 1921

Aux charges annuelles d'intérêt et d'amortissement des capitaux investis venaient s'ajouter divers prélèvements : le dividende garanti, les primes de gestion, les charges intercalaires des déficits d'exploitation, et certaines dépenses comme les frais de timbre et de service des actions, les déficits des exploitations annexes.

Le dividende garanti.

Nous avons vu, dans l'examen de la Convention de 1921, que celle-ci avait maintenu un dividende minimum garanti par l'Etat aux réseaux, comme sous le régime de 1883 ; mais que cette rémunération fixe, quels que fussent les résultats

d'exploitation, ne pouvait être augmentée que par le jeu de la prime de gestion.

Les charges de capital social correspondaient aux intérêts statutaires et à l'amortissement des actions. Les sommes correspondantes étaient indiquées au paragraphe *d* de l'article 15 de la Convention¹. Toutefois, pour le réseau de l'Etat, la somme prévue au paragraphe *d* était diminuée de deux millions, qui n'y figuraient qu'en vue du calcul de la prime.

Ces charges se sont élevées en 1936 à 140.264.522 francs, et se sont réparties ainsi entre les réseaux :

Est.	19.450.697 francs.
État	5.670.000 —
Midi.	11.661.832 —
Nord	28.061.681 —
P.-O.	31.877.168 —
P.-L.-M.	43.543.144 —

Les primes de gestion.

Les excédents éventuels d'exploitation devant être versés au fonds commun, c'est uniquement par leur prime de gestion que les compagnies pouvaient accroître leur rémunération. Cette prime était calculée de la même façon pour tous les réseaux ; mais la part revenant aux deux réseaux d'Etat était versée au Trésor.

Les primes revenant aux réseaux et celles acquises au personnel ont été les suivantes pour la période 1921-1936 :

(chiffres en millions)

EXERCICES	PRIME NETTE du Réseau.		ÉCRÈTEMENT des primes à verser au Fonds commun.	PRIME du personnel.
	Réseaux concédés.	État et A.-L.		
1921.	11	1	1	24
1922.	24	4	6	55
1923.	29	6	7	69
1924.	33	7	13	82
1925.	35	8	14	85

1. Voir ci-dessus : II^e partie, *La Convention de 1921*.

EXERCICES	PRIME NETTE du Réseau.		ÉCRÈTEMENT des primes à verser au Fonds commun.	PRIME du personnel.
	Réseaux concedés.	État et A.-L.		
1926.	43	9	26	108
1927.	36	7	15	86
1928.	45	8	27	109
1929.	43	8	25	105
1930.	36	6	12	84
1931.	24	5	3	57
1932.	7	1	»	18
1933.	4	1	»	9
1934.	2	1	»	5
1935.	0,78	0,37	»	2,3
1936.	0,7	0,08	»	1,7

On voit ainsi que, jusqu'en 1932, les primes de gestion ont procuré tant aux compagnies qu'au personnel une rémunération assez élevée.

Les résultats de l'abattement opéré d'autre part sur le montant des primes des réseaux, lorsque celles-ci dépassaient le tiers du dividende garanti, étaient appréciables. Les compagnies, à cet égard, ne se trouvaient pas placées sur un même pied d'égalité, puisque leurs dividendes garantis n'étaient pas égaux et ne correspondaient pas à l'importance de leur trafic ; si bien que pour certaines, comme celle de l'Est, le tiers du dividende garanti était atteint plus rapidement que pour les autres et qu'à partir de ce moment une économie importante n'eût abouti à majorer la prime que dans des proportions insignifiantes.

Depuis 1932, corrélativement aux résultats déficitaires de l'exploitation, les primes ont vu leur importance décroître ; puis elles ont disparu, à l'exception de celles de l'Orléans et de l'Alsace-Lorraine. En 1936, les primes de ces réseaux ont été les suivantes :

Orléans :

Prime nette du réseau	690.396	francs.
— du personnel	1.380 793	—

A.-L. :

Prime nette du réseau	79.078,5	francs.
— du personnel	158.157	—

*Les charges intercalaires des déficits d'exploitation
postérieures à 1926.*

Les émissions d'obligations correspondant aux déficits d'exploitation postérieurs à 1926 avaient lieu à partir du 1^{er} mai de l'année suivant l'exercice déficitaire. Ainsi que nous le verrons dans le chapitre suivant, les déficits apparus durant le cours de l'exercice étaient couverts par les réseaux au moyen de ressources de trésorerie. Les charges d'intérêt de ces ressources, dites charges intercalaires ou de première année, étaient incorporées, au moment du règlement des comptes du fonds commun le 1^{er} mai, au principal du déficit.

Ces charges se sont élevées aux sommes suivantes depuis 1927, année où elles sont apparues pour la première fois :

1927	22 millions.
1928	12 —
1929	0 —
1930	16 —
1931	49 —
1932	107 —
1933	128 —
1934	151 —
1935	180 —
1936	272 —

III. — LES RÉSULTATS D'EXPLOITATION PROPREMENT DITS

Les résultats annuels d'exploitation ne résultent pas seulement de la situation du produit net. Il faut, pour les obtenir, ajouter aux dépenses d'exploitation proprement dites les charges du capital et les prélèvements divers que nous venons d'examiner, puis comparer le total aux recettes.

Les résultats d'exploitation de l'ensemble des grands réseaux depuis 1921 ont été les suivants :

(chiffres en millions)

EXERCICES	PRODUITS nets.	CHARGES DE CAPITAL ET PRÉLÈVEMENTS			RÉSULTATS d'exploitation proprement dits (col. 2 — col. 5).
		Charges de capital.	Prélève- ments.	Charges de capital et prélèvements (col. 3 + col. 4).	
1	2	3	4	5	6
1921.	— 904 ¹	1.045 ²	146	1.191	— 2.095
1922.	304	1.315	151	1.466	— 1.162
1923.	611	1.530	211	1.741	— 1.130
1924.	1.403	1.640	235	1.875	— 472
1925.	1.583	1.885	298	2.183	— 600
1926.	3.181	2.260	353	2.613	568
1927.	2.417	2.350	294	2.644	— 227
1928.	3.739	2.610	346	2.956	783
1929.	3.443	2.745	317	3.062	381
1930.	1.875	2.835	291	3.126	— 1.251
1931.	730	3.030	286	3.316	— 2.586
1932.	— 357	3.030	290	3.320	— 3.677
1933.	— 460	3.210	314	3.524	— 3.984
1934.	111	3.315	344	3.659	— 3.548
1935.	— 385	3.275	371	3.646	— 4.031
1936.	— 471	3.386	394 ³	3.780	— 4.251
1937.	— 2.880 ⁴	»	»	3.800 ⁴	— 6.680

De l'examen de ce tableau, ainsi que de celui des graphiques I et IV, il ressort que, pendant toute la durée d'application de la Convention de 1921, les résultats d'exploitation, à l'exception de ceux des trois exercices 1926, 1928 et 1929, ont été déficitaires.

Jusqu'en 1926, les résultats du compte d'exploitation se confondent d'ailleurs avec ceux du fonds commun, puisque ce dernier n'a pas encore, durant cette période, la charge du service des emprunts émis pour faire face aux insuffisances d'exploitation.

Le déficit des cinq premières années est normal, puisqu'il

1. Chiffres de la colonne 4 du tableau de la page 54.

2. Chiffres de la colonne 3 du tableau de la page 79.

3. Après déduction du reliquat du prélèvement du décret-loi du 16 juillet 1935 et de la loi du 20 juin 1936 sur les dépenses autres que celles du compte d'exploitation.

4. Chiffres probables.

était prévu par la Convention ; la situation excédentaire de 1926 est même intervenue un an plus tôt qu'il n'était prévu. Après une insuffisance de 227 millions en 1927, les résultats d'exploitation dénotent de nouveau un excédent en 1928 et 1929.

A partir de ce moment, ce sont, à l'exception d'une légère amélioration en 1934, des déficits chaque année accrus : 1.251 millions en 1930, 4.251 en 1936.

En 1937, répercussion inéluctable des « expériences économiques » du gouvernement alors au pouvoir, un énorme accroissement de ce déficit devait être prévu : 6.680 millions environ.

Ainsi pour cet exercice, les dépenses totales probables dépassent de près de 7 milliards les recettes. Nul commentaire ne saurait mieux souligner que ce chiffre l'excessive gravité de cette situation.

CHAPITRE III

LES CHARGES DES INSUFFISANCES D'EXPLOITATION LA SITUATION DU FONDS COMMUN. LE DÉFICIT TOTAL

Les résultats d'exploitation proprement dits n'indiquent pas la situation financière générale des chemins de fer, non plus que celle du fonds commun, puisqu'ils ne tiennent pas compte des charges des insuffisances, tant antérieures à 1926 que postérieures à cette date.

I. — LES CHARGES DES INSUFFISANCES D'EXPLOITATION

Les insuffisances apparaissant au moment du règlement du compte d'exploitation étaient couvertes soit par des avances du Trésor au fonds commun, soit au moyen d'emprunts émis par les réseaux pour le compte de l'Etat. Celui-ci avait donc à effectuer des paiements d'annuités, au lieu de faire uniquement des avances en capital comme sous le régime de 1883. Ainsi que nous l'avons exposé précédemment, deux périodes étaient prévues en ce qui concerne la couverture des insuffisances : une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 1927, et la période définitive courant à partir de cette date.

La charge des insuffisances antérieures au 1^{er} janvier 1927.

Pendant la période transitoire, les charges de capital afférentes aux insuffisances devaient être assumées entièrement par l'Etat. A partir de 1927, les annuités restant à courir devaient être remboursées par le fonds commun au Trésor, qui continuait à assurer le service des titres non encore amortis.

Ces charges se sont élevées, en 1921, à 113 millions ; en 1926, dernière année où elles devaient être supportées par l'Etat, elles ont atteint près de 500 millions.

Les annuités de 1927 et de 1928 ont bien été remboursées, comme il était prévu, par le fonds commun au Trésor ; celle de 1929 ne le fut qu'en partie.

A partir de cette époque, en effet, la crise des chemins de fer a empêché le fonds commun de se maintenir en équilibre. Celui-ci n'a pu faire face à ses obligations, si bien que les annuités considérées sont restées définitivement à la charge de l'Etat. Elles ont été imputées au débit d'un compte spécial, ouvert dans les écritures du Trésor par l'article 34 de la loi du 12 décembre 1929. Au crédit de ce compte auraient dû figurer des remboursements éventuels du fonds commun, qui ne se sont jamais produits. Les sommes portées annuellement à son débit par une disposition de la loi de finances ont été en diminuant, depuis 1930, par suite des amortissements (483 millions en 1930, 380 en 1936).

La charge des insuffisances postérieures à 1926.

A dater du 1^{er} janvier 1927, grâce à des rajustements de tarifs, l'équilibre du fonds commun devait être obligatoire, les insuffisances d'exploitation exceptionnelles.

En cas de besoin, le Trésor était obligé, en vertu de l'article 13 de la Convention, à consentir au fonds commun des avances sans intérêt, dont il devait être remboursé dans un délai de deux ans. Ces avances pouvaient être faites soit en capital, soit par le moyen d'une émission d'obligations par les réseaux pour le compte de l'Etat, celui-ci devant en assurer la charge jusqu'à complet amortissement. C'est, la plupart du temps, à ce dernier procédé qu'a eu recours le Trésor.

Des avances en capital ont pourtant été effectuées. Celles-ci ne portaient pas intérêt, puisqu'elles étaient faites pour la totalité de leur montant à la place d'émissions d'obligations dont le Trésor aurait dû assurer le service. L'Etat pouvait

d'ailleurs exiger du fonds commun qu'elles lui fussent remboursées sur le produit des emprunts émis pour faire face aux insuffisances d'exploitation ultérieures.

Une partie importante de ces avances était faite au réseau de l'Etat, en exécution de l'article 131 de la loi de finances du 16 avril 1930, modifié par l'article 70 de la loi de finances du 31 mars 1922. Elle correspondait à des sommes allouées par le Trésor au réseau de l'Etat et dont ce dernier différait le remboursement. Ces avances portaient intérêt ; celui-ci était le même que celui des bons du Trésor à trois mois. Il s'agissait là d'une infraction injustifiée à la Convention, qui avait pourtant mis le réseau de l'Etat sur le même pied que les autres compagnies.

Quoi qu'il en soit, c'est essentiellement à des ressources d'emprunts que l'Etat avait recours pour parer aux insuffisances d'exploitation.

Cependant, l'insuffisance d'un exercice ne devant être l'objet d'une émission d'obligations que durant l'exercice suivant, c'est par des moyens de trésorerie que les réseaux y faisaient face provisoirement. Les charges de ces emprunts de trésorerie, dites charges de première année ou intercalaires, jusqu'au 1^{er} mai de l'année suivante, date à laquelle intervenait le règlement de l'exercice écoulé, étaient incorporées au principal du déficit. Leur montant venait donc accroître le déficit proprement dit de l'exercice écoulé et gonfler d'autant le volume des emprunts émis pour sa couverture. Pour la première année, c'est-à-dire pour l'année suivant celle du déficit, la charge du service des emprunts, étant donné la date d'émission, ne portait que sur huit mois.

Dès 1929, un déficit d'exploitation est apparu, mais il a été amorti par les excédents de 1926 et de 1928, sa couverture, pour une faible part, en 1928, par des obligations n'étant réalisée qu'à titre provisoire. Le montant des charges correspondantes ne s'est élevé qu'à 16 millions en 1928, à 6 millions en 1929 ; en 1930, il avait disparu. Le système prévu par la Convention a donc joué dans ce cas.

Il n'en a pas été de même par la suite, les insuffisances d'exploitation ont réapparu et sont devenues chaque année de plus en plus considérables.

L'exercice 1930 s'est chiffré par un déficit de 1.251 millions. Celui-ci a été couvert par les réseaux grâce à des moyens de trésorerie. Le 1^{er} mai 1931, une émission d'obligations est intervenue pour parer à l'insuffisance de 1930 et aux charges résultant de ces ressources de trésorerie. Le service de cet emprunt s'est élevé, pour les huit derniers mois de 1931, à 31 millions. En 1932, la charge des insuffisances correspondait au service, pour l'année entière, de l'emprunt précédent, et au service, pendant huit mois, des obligations émises pour couvrir l'insuffisance de 1931. Le même mécanisme jouait chaque année. Le fonds commun n'ayant jamais pu rembourser ces avances, on conçoit ainsi la façon croissante dont ces charges se sont accrues. En 1937, elles s'élevaient à 1.427 millions.

Le tableau suivant donne depuis 1921 la progression des charges des insuffisances antérieures à 1926 et postérieures à cette date ¹ :

(chiffres en millions).

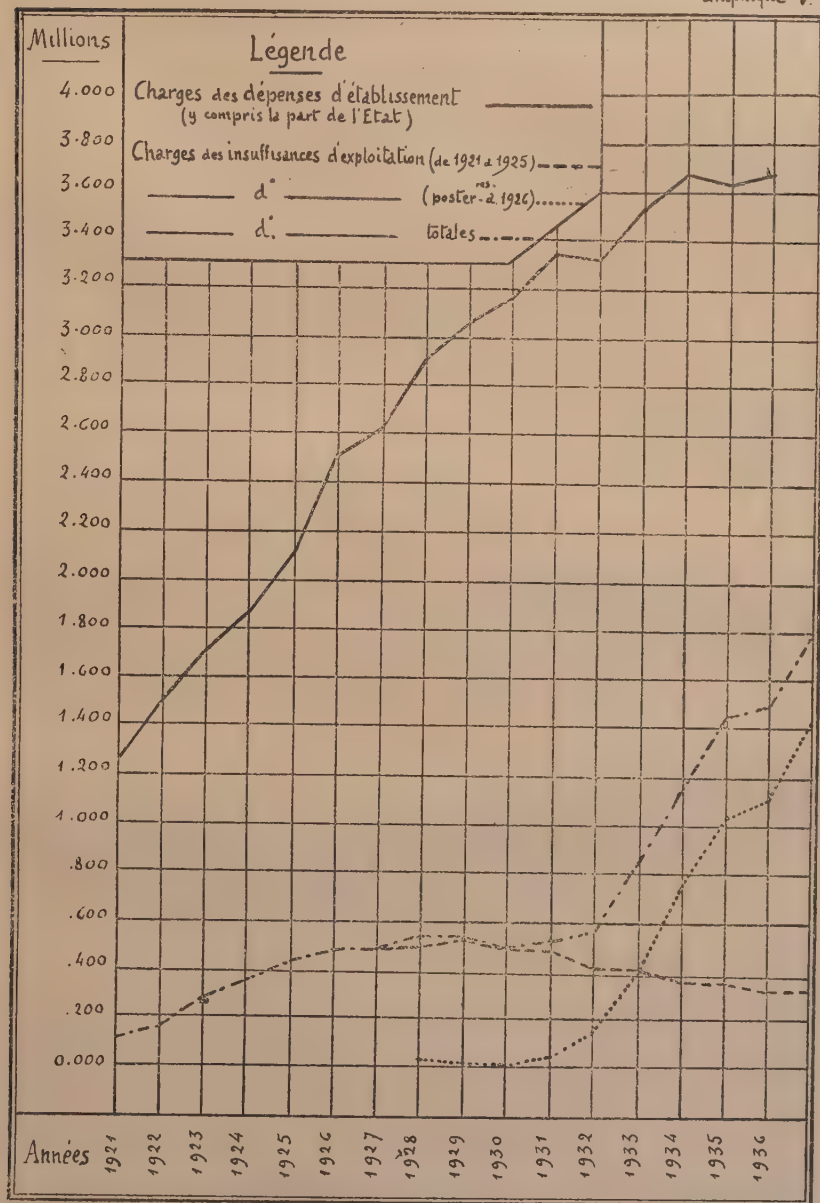
EXERCICES	CHARGES des insuffisances antérieures à 1926.	CHARGES des insuffisances postérieures à 1926.	CHARGE TOTALE des insuffisances (col. 2 + col. 3).
1	2	3	4
1921.	113	»	113
1922.	159	»	159
1923.	279	»	279
1924.	369	»	369
1925.	440	»	440
1926.	490	»	490
1927.	488	»	488
1928.	496	16	522
1929.	515	6	521
1930.	483	0	483
1931.	474	31	505
1932.	419	139	588
1933.	417	405	822
1934.	383	767	1.150
1935.	382	1.040	1.422
1936.	361 ²	1.099	1.460
1937.	365	1.427	1.792

1. Voir note 1, p. 54.

2. Compte tenu du prélèvement institué par le décret-loi du 16 juillet 1935.

Charges des dépenses d'Etablissement
et Charges des insuffisances d'Exploitation.

Graphique V.



Ces résultats sont également traduits par le graphique V. La courbe des insuffisances postérieures à 1926 est caractéristique. A partir de 1931, elle s'est élevée d'une façon continue et presque verticale, alors qu'elle aurait dû présenter des hausses et des baisses, si des remboursements du fonds commun s'étaient produits, réalisant l'extinction partielle de sa dette vis-à-vis du Trésor. L'allure de cette courbe signifie l'échec total de la Convention de 1921.

II. — LA SITUATION DU FONDS COMMUN.

La situation du fonds commun s'est confondue, de 1921 à 1926, avec celle du compte d'exploitation, les annuités des insuffisances étant supportées par l'Etat pendant cette période. C'est d'ailleurs ce qu'exprime le graphique VI, où figurent les trois courbes respectives du compte d'exploitation, du fonds commun et de la situation financière générale. Jusqu'en 1926 inclusivement, les courbes du compte d'exploitation et du fonds commun sont confondues. A partir de cette époque, les annuités des insuffisances 1921-1926, devant être restituées au Trésor par le fonds commun, figurent désormais au bilan de ce dernier.

Comme nous l'avons dit dans le paragraphe précédent, seules les annuités des exercices 1927 et 1928 et une fraction de l'annuité de 1929 ont été effectivement remboursées par le fonds commun. Depuis, elles ont toujours été avancées par le Trésor, en réalité à fonds perdus ; mais il faut néanmoins en tenir compte dans le calcul du déficit du fonds commun.

La première partie du tableau suivant indique l'évolution de celui-ci depuis 1921 (chiffres en millions) :

EXERCICES	COMPTES du Fonds commun.			ANNUITÉS à la charge de l'Etat. Insuffisances		SITUATION générale. (col. 4 — col. 5 — col. 6).
	Résultats d'exploita- tion	Charges des insuffisances antérieures à 1926.	Situation du fonds commun (col. 2 — col. 3).	anté- rieures à 1926.	posté- rieures à 1926.	
1	2	3	4	5	6	7
1921.	— 2.045 ¹	» ²	— 2.045	113 ²	» ³	— 2.158
1922.	— 1.193	»	— 1.193	159	«	— 1.352
1923.	— 1.130	»	— 1.130	279	»	— 1.409
1924.	— 472	»	— 472	369	»	— 841
1925.	— 600	»	— 600	440	»	— 1.040
1926.	568	»	+ 568	490		+ 78
1927.	— 227	488	— 715	»		— 715
1928.	783	496	+ 287	»	16	+ 271
1929.	381	515	— 134	»	6	— 140
1930.	— 1.251	483	— 1.734	»	0	— 1.734
1931.	— 2.586	474	— 3.060	»	31	— 3.091
1932.	— 3.677	419	— 4.096	»	139	— 4.235
1933.	— 3.984	417	— 4.401	»	405	— 4.806
1934.	— 3.548	383	— 3.931	»	767	— 4.698
1935.	— 4.031	382	— 4.413	»	1.040	— 4.453
1936.	— 4.251	361	— 4.612	»	1.099	— 5.711
1937.	— 6.680 ⁴	365	— 7.045 ⁴	»	1.427	— 8.472 ⁴

Ce tableau et le graphique précédent N V
suivant N VI

montrent qu'à partir du 1^{er} janvier 1927, date d'entrée en vigueur du régime définitif institué par la Convention, un seul exercice, celui de 1928, s'est caractérisé par une situation favorable du fonds commun. Tous les autres ont vu le déficit de ce dernier s'accroître chaque année, à l'exception d'une amélioration sensible obtenue en 1934. Celle-ci n'a pas persisté et depuis, la courbe traduisant la situation du fonds commun a repris sa course vers des augmentations croissantes du déficit.

1. Chiffres de la colonne 6 du tableau de la page 91, sauf pour les exercices 1921 et 1922. Le réseau d'A. L. n'étant entré dans le régime commun qu'en 1923, son déficit pour 1921, soit 50 millions, a été payé par l'Etat, et son excédent d'exploitation pour 1922, soit 31 millions, a été versé au Trésor. Ces sommes ont été respectivement ajoutées (1921) ou déduites (1922) des annuités à la charge de l'Etat antérieures à 1926 (col. 5).

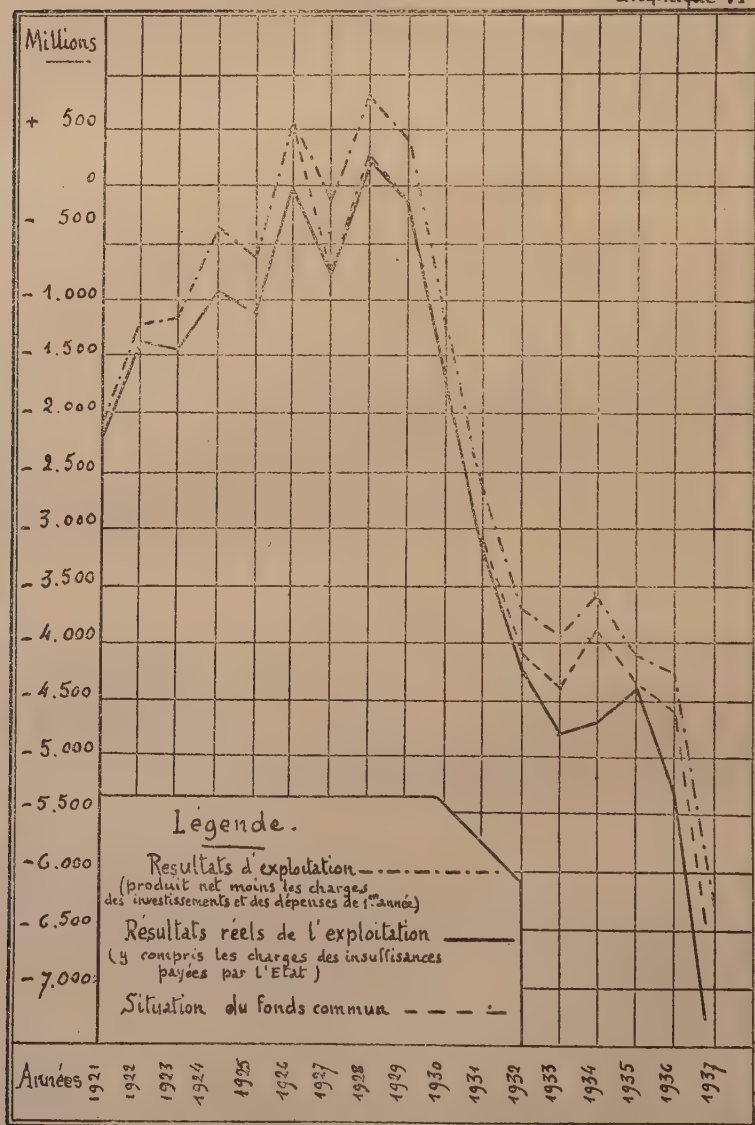
2. Chiffres de la colonne 2 du tableau de la page 96.

3. Chiffres de la colonne 3 du tableau de la page 96.

4. Chiffres probables.

Résultats d'Exploitation Situation du fonds commun

Graphique VI



En 1937, celui-ci a atteint 7 milliards environ (chiffre probable), soit :

Insuffisances du produit net.	2.880 millions.
Charges de capital.	3.800 —
Charges des insuffisances antérieures à 1926.	365 —
Total.	<u>7 045 millions.</u>

Le déficit total cumulé du fonds commun depuis le 1^{er} janvier 1926 s'est monté en 1936 à 26.458 millions, répartis comme suit entre les réseaux :

A.-L.	1.399.069.974,73 francs.
Est.	1.536.218.487,05 —
Etat	8.203.058.594,02 —
Midi	3.045.217.005,81 —
Nord	3.205.398.951,43 —
P.-O.	3.108.409.463,03 —
P.-L.-M.	6.020.708.442,81 —
Total.	<u>26.458.080.918,48 francs.</u>

Au 31 décembre 1937, il s'est élevé à une trentaine de milliards, soit :

Déficit cumulé au 31 décembre 1936.	26.458 millions.
Déficit probable pour l'exercice 1937	<u>7.045 —</u>
Total	33 503 millions.

III. — LES RÉSULTATS RÉELS DE L'EXPLOITATION.

Si l'on veut avoir une idée complète des résultats de l'exploitation des réseaux, il faut tenir compte des charges des insuffisances, qui ne rentrent pas dans l'établissement de la situation du fonds commun et qui ont été supportées par l'Etat.

Il s'agit, d'une part, de la charge des insuffisances antérieures à 1926 pendant la période 1921-1926, et d'autre part, de la charge des insuffisances postérieures au 1^{er} janvier 1927.

Le montant des deux catégories d'annuités correspondantes pour chaque exercice depuis 1921 figure dans le tableau précédent. L'adjonction de celles-ci aux déficits ou excédents du

fonds commun indique les résultats réels de l'exploitation.

On voit ainsi, et notamment sur le graphique ci-dessus, que ces résultats, à l'exception de ceux des exercices 1926 et 1928, ont toujours été défavorables et que le déficit total, qui, en 1929, n'était que de 195 millions, a atteint environ huit milliards en 1937.

CHAPITRE IV

LES CHARGES ET LES AVANTAGES RÉSULTANT POUR L'ÉTAT DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

Les charges résultant pour l'Etat de l'exploitation des chemins de fer sont décrites chaque année dans le budget.

La part essentielle revient à la couverture des insuffisances d'exploitation. Le bilan que nous venons de dresser montre l'importance du fardeau résultant pour l'Etat de l'accroissement continu des déficits. En 1937, dernière année d'application du régime de 1921, le Trésor a dû verser une annuité totale de 1.807 millions comprenant d'une part 365 millions, correspondant à la charge des déficits antérieurs à 1926 que le fonds commun ne pouvait rembourser, et d'autre part 1.427 millions correspondant aux intérêts et amortissements des emprunts destinés à faire face aux insuffisances survenues depuis 1927 ¹.

En regard de ce fardeau, il ne faut pas oublier les versements d'impôts écrasants faits par les réseaux au Trésor et les prestations gratuites et abusives qu'ils ont dû fournir à l'Etat.

I. — LE BUDGET DES CHEMINS DE FER.

Les dépenses supportées par l'Etat, au titre des chemins de fer, ressortissent à deux départements ministériels : celui des Finances et celui des Travaux Publics ².

1. Voir tableau p. 99.

2. Ces chapitres sont à peu de chose près les mêmes, à l'exception de changements dans le numérotage, dans le budget de 1938 (exploitation par la S. N. C. F.).

Les chapitres du Ministère des Travaux Publics, après le transfert qui a été fait de certains d'entre eux ¹ au budget des Finances, par le projet de loi portant fixation du budget général de 1937, ne concernent plus, en somme, des charges résultant à proprement parler de l'exploitation des grands réseaux, et maintenant de la S. N. C. F., puisqu'ils retracent des dépenses afférentes presque uniquement au fonctionnement du contrôle que l'Etat exerce sur cette exploitation.

Les chapitres du Ministère des Finances, par contre, représentent dorénavant le coût du service de la dette publique concernant les chemins de fer.

Chapitres du Ministère des Finances.

Ces chapitres indiquent donc la charge résultant pour l'Etat de l'exploitation des chemins de fer, à l'exception cependant des annuités restant à courir des emprunts émis pour couvrir les déficits de la période 1921-1925. Ces annuités, en effet, n'ont figuré au budget de l'Etat que pendant les six exercices 1921-1926. Depuis 1927, le fonds commun devant les rembourser, en théorie, elles sont imputées au débit d'un compte spécial, comme nous l'avons exposé précédemment.

Le plus important de tous les chapitres du budget des chemins de fer est le chapitre 19 dans le projet de budget de 1937 (ancien chapitre 107 du budget des Travaux Publics ²). Il concerne le « *Service des emprunts émis par les grands réseaux en couverture des insuffisances d'exploitation des exercices postérieurs à 1926.* »

Le crédit alloué pour ce chapitre s'est élevé en 1937, dernier exercice d'application de la Convention de 1921, à 1.427.600.000 francs. En y ajoutant l'annuité versée, à fonds perdus, par le Trésor, pour assurer le service des emprunts antérieurs à 1926, et qui s'est montée en 1937 à 365 millions, on obtient le chiffre total de 1.792 millions.

1. Pour le détail des chapitres supprimés, voir le rapport sur le budget des chemins de fer pour l'exercice 1937.

2. Chapitre XVII dans le budget des Finances de 1938 (S. N. C. F.).

Les autres chapitres du Ministère des Finances retracent la participation de l'Etat aux frais d'établissement et à certaines dépenses de moindre importance.

Ce sont tout d'abord les deux chapitres concernant les constructions de lignes nouvelles, les unes effectuées en application des Conventions de 1883, les autres en vertu de la Convention du 28 juin 1921. Il s'agit :

— Du chapitre « *Annuités aux Compagnies concessionnaires de chemins de fer* ». L'objet de ces annuités est d'assurer le service des obligations émises en vertu des Conventions de 1883 pour couvrir la participation de l'Etat à la construction de lignes, la contribution forfaitaire des Compagnies étant fixée à 25.000 francs par kilomètre.

— Du chapitre « *Annuités aux grands réseaux de chemins de fer pour construire des lignes nouvelles* » en application des règles posées par la Convention de 1921, qui, à l'inverse des Conventions précédentes, a fixé d'après les dépenses réelles la part de l'Etat dans les frais d'établissement de ces lignes (cette contribution se montant aux quatre cinquièmes).

Viennent ensuite différents chapitres :

— « *Annuités aux grands réseaux de chemins de fer pour doublement de voies.* »

Des conventions antérieures à 1921 ont mis à la charge de l'Etat le service des emprunts faits par les réseaux pour couvrir les dépenses de doublement de voie jusqu'à ce que le rendement kilométrique de la ligne en question se soit chiffré à 35.000 francs de recettes nues ; c'est-à-dire que dans le calcul de ces 35.000 francs on ne tient pas compte du produit des majorations générales s'appliquant aux tarifs de base.

— « *Annuités aux Compagnies du Nord et du P.-L.-M. pour le remboursement des sommes imputées par ces Compagnies au compte de premier établissement en vertu de la loi du 26 décembre 1914.* »

On sait qu'en 1914 les Compagnies du Nord et du P.-L.-M.

ne bénéficiaient plus de la garantie d'intérêts. Etant donné les efforts demandés aux chemins de fer pendant les hostilités, ces compagnies furent autorisées, par la loi du 26 décembre 1914, à faire figurer leurs déficits d'exploitation à leur compte de premier établissement, donc à couvrir ces insuffisances par des emprunts. En 1921, lors du règlement de la situation créée par la guerre, l'Etat a fait remise aux réseaux bénéficiant encore de la garantie d'intérêts de leur dette de garantie. Pour les deux autres compagnies, l'Etat se chargeait du service des emprunts précédents.

— « *Annuités dues à l'Administration des chemins de fer de l'Etat.* »

Ces annuités étaient de trois sortes :

— « Les annuités afférentes aux travaux exécutés par la Compagnie rachetée de l'Ouest antérieurement au 1^{er} janvier 1909. »

Lorsque le réseau de l'Etat a racheté la Compagnie de l'Ouest, il a pris à sa charge le service des emprunts émis par cette dernière, l'Etat assumant une partie de cette charge au moyen des annuités précédentes.

— « Les annuités afférentes aux travaux exécutés sur l'ancien réseau de l'Etat jusqu'au 31 décembre 1910. »

Le réseau de l'Etat réorganisé par la loi du 13 juillet 1911 devait supporter également les charges de capital de l'ancien réseau de l'Etat. C'est la part contributive de l'Etat dans celles-ci que retracent ces annuités.

— « Les annuités correspondantes à la part de l'Etat dans les dépenses d'établissement effectuées par le nouveau réseau de l'Etat depuis sa naissance en 1911 par la réunion de la Compagnie de l'Ouest à l'ancien réseau de l'Etat.

Les deux premières catégories d'annuités avaient un caractère forfaitaire. Elles correspondaient à la nécessité au point de vue comptable de réaliser l'égalité entre le réseau de l'Etat et les réseaux concédés. Seules les annuités de la troisième catégorie s'appliquaient à des charges réelles. L'Admi-

nistration des chemins de fer de l'Etat ayant été supprimée, ce sont les seules qui seront sans doute maintenues dans les futurs chapitres du budget des chemins de fer.

— « *Annuités diverses aux Compagnies de chemins de fer.* »

Ce crédit comporte les cinq articles suivants :

« ARTICLE PREMIER. — Annuités aux Compagnies de chemins de fer pour garantie d'intérêts de 1871 et 1872. »

« ART. 2. — Annuité à la Compagnie des chemins de fer de l'Est », allouée par la loi du 17 juin 1873 en compensation de l'amputation subie par cette Compagnie du fait du traité de Francfort.

« ART. 3. — Annuité à la Compagnie du P.-L.-M. », allouée à celle-ci par la loi du 18 février 1898 en compensation de la suppression de la garantie assurée à la ligne Rhône-Mont-Cenis à la suite de son incorporation à la Compagnie.

« ART. 4. — Annuité à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour les lignes échangées entre elle et le réseau de l'Etat. »

« ART. 5. — Annuités aux Compagnies de chemins de fer (subventions et avances). »

Les crédits figurant dans les chapitres ci-dessus indiquent donc les charges supportées par l'Etat du fait de l'exploitation des chemins de fer (insuffisances et frais d'établissement)¹. Ils correspondent au service de la dette publique au titre des chemins de fer assurée par l'Administration centrale des Finances.

Depuis 1921, ces charges annuelles, en tenant compte des annuités versées au compte spécial des insuffisances antérieures à 1926, ont été les suivantes :

1. Il faut également y ajouter une fraction des crédits retracés dans l'un des deux chapitres figurant, en 1937, au compte des investissements en capital et qui, en 1938, ont été supprimés et remplacés en partie par un nouveau chapitre du Ministère des Travaux Publics (chapitre LXVI). Ces dotations se rapportent à des travaux de défense nationale ou destinés à lutter contre le chômage comme les « Travaux pour le Ministère de la guerre » et les « Dépenses d'infrastructure des lignes nouvelles en construction sur le réseau du Midi »,

EXERCICES	CHARGES d'établissement.	CHARGES des insuffisances d'exploitation		CHARGES totales (col. 2 + col. 3 + col. 4).
		antérieures à 1926.	postérieures à 1926.	
1	2	3	4	5
1921	166	113		279
1922	178	159		337
1923	190	279		469
1924	201	369		570
1925	215	440		655
1926	233	490		723
1927	256	(1)		256
1928	292	(1)	16	298
1929	318	(2)	6	324
1930	325	483	0	808
1931	323	474	31	828
1932	316	419	139	874
1933	337	417	405	1.159
1934	359	383	767	1.509
1935	362	382	1.040	1.784
1936	»	361	1.099	»
1937	»	365	1.427	»

Chapitres du Ministère des Travaux Publics.

En ce qui concerne les lignes d'intérêt général, ces chapitres ne se rapportent pas à des charges inhérentes à l'exploitation. La plupart retracent les crédits afférents au fonctionnement des services de contrôle de l'Etat sur les chemins de fer :

Traitements et indemnités du personnel spécialisé et non spécialisé (crédits alloués pour 1937 : 13.405.360 fr.).

Frais généraux de personnel, dépenses de matériel (crédit accordé pour 1937 : 1.211.600 fr.).

D'autres chapitres se rapportent à des dépenses diverses :

Jetons de présence et indemnités diverses allouées aux membres des organismes centraux prévus par la Convention

1. Les annuités versées par l'Etat au titre des insuffisances antérieures à 1926 ont été remboursées en 1927 et 1928.

2. En 1929, cette annuité n'a été remboursée qu'en partie ; la charge totale indiquée dans la dernière colonne est donc inférieure à la réalité, puisqu'elle suppose l'annuité remboursée intégralement.

de 1921 (et du 31 août 1937) ; et aux administrateurs représentant l'Etat dans les conseils d'administration des Compagnies et au Comité de direction des réseaux¹ (crédit accordé pour 1937 : 832.000 fr.).

Remboursement au réseau d'Alsace et de Lorraine de pensions et rentes d'accidents acquises avant le 11 novembre 1918 (crédit alloué : 9.730.000 fr.).

Participation de l'Etat à la constitution de retraites en faveur des agents des grands réseaux révoqués à la suite de la grève de 1920, sans droit à pension et réintégrés (crédit prévu : 800.000 fr.).

Certains crédits, enfin, figurent, *pour ordre*, au budget du Ministère des Travaux Publics. Ils concernent des *Etudes et travaux de chemin de fer exécutés par l'Etat sur les fonds avancés par les Compagnies de chemins de fer (par la S. N. C. F.) en exécution des conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883 et du 29 octobre 1921* (crédit alloué en 1937 : 2.000.000 fr.) ;

Ou par la Compagnie d'Orléans (par la S. N. C. F.) pour l'aménagement de la Haute-Dordogne (loi du 31 juillet 1920) (crédit alloué pour 1937 : 7.000.000 fr. ; crédit alloué pour 1938 : 2.000.000 fr.).

*

* *

Il faut faire une place à part dans le budget du Ministère des Travaux Publics aux crédits destinés à permettre l'exécution de grands travaux qui, transférés en 1936 de ce budget au fonds d'armement et d'outillage, ont été maintenus en 1937 au compte des investissements en capital et figurent, à nouveau, en 1938, au budget des Travaux Publics. Ces dotations, en effet, ne concernent pas véritablement des dépenses exceptionnelles, elles correspondent à des frais se renouvelant chaque année, ce qui ne justifie pas leur couverture par l'emprunt.

1. Le mandat de ces administrateurs ayant pris fin le 31 décembre 1937, ces crédits ont disparu dans le budget de 1938.

Dans le budget de 1937, deux chapitres figuraient au compte des investissements en capital :

— Le chapitre IV : « *Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat.* »

— Le chapitre 1^{er} : « *Réparation des dommages de guerre et reconstitution des voies ferrées d'intérêt local.* »

Le premier, qui seul nous intéresse, mentionnait les crédits afférents aux travaux du chemin de fer de la Mure à Gap et de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure, aux dépenses d'infrastructure des lignes nouvelles en construction sur le réseau du Midi, à des travaux exécutés pour le Ministère de la Guerre.

Ces deux chapitres remplacés par un seul en 1938 dans le budget des Travaux Publics ne retracent plus que les dépenses de la ligne de la Mure, des lignes de l'ancien réseau du Midi et des travaux complémentaires des réseaux secondaires.

II. — LES AVANTAGES RETIRÉS PAR L'ÉTAT DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

Si les charges résultant pour l'Etat de l'exploitation des chemins de fer étaient considérables, comme en font foi les crédits figurant au budget du Ministère des Finances, si le poids du service des emprunts émis pour parer aux déficits du fonds commun venait aggraver les difficultés budgétaires, il faut cependant tenir compte des bénéfices, non moins importants, que procurait à l'Etat cette exploitation. Ceux-ci résultaient tant des impôts prélevés au titre des chemins de fer, que des prestations gratuites auxquelles étaient tenus les réseaux.

Les impôts prélevés au titre des chemins de fer.

Le plus important d'entre eux est l'impôt sur les transports de voyageurs et de marchandises. Le produit de celui-ci,

depuis 1921 jusqu'à fin 1937, s'élève à 20 milliards environ, alors que le total de toutes les annuités versées par l'Etat durant cette période, pour le service des emprunts couvrant les insuffisances, n'en atteint que 10.

Cet impôt était écrasant. Des rajustements successifs, depuis 1918 jusqu'en 1926, l'avait porté à un taux très élevé que justifiait la crise monétaire. Mais, celle-ci résolue, ce taux que les contractants de 1921 n'avaient certainement pas prévu a été maintenu sans raison jusqu'en 1933, sans égard à la crise qui frappait les réseaux et aux dépenses supplémentaires résultant des relèvements successifs de la rémunération du personnel de 1929 et de 1930. Malgré les interventions des compagnies, dès 1928, auprès des pouvoirs publics, malgré les promesses faites à la Chambre par le Gouvernement en février 1928, les taux ne furent pas abaissés. En 1929, par deux fois, le Comité de direction renouvela ses demandes, il ne reçut aucune réponse. A partir de 1930, les réseaux multiplièrent leurs démarches pour obtenir une réduction de l'impôt corrélativement à une augmentation des tarifs ; le Conseil supérieur des chemins de fer reconnut leur bien-fondé ; aucune suite cependant ne leur fut donnée avant juillet 1933.

Les taux successifs de l'impôt sur les transports sont retracés dans le tableau suivant :

DATES DES LOIS	TAUX SUCCESSIFS	
	Voyageurs.	Marchandises
Avant 1918.	12 %	Néant.
Loi du 29 juin 1918.	25 % pour les 3 classes.	10 et 5 % suivant les catégories.
	12 % pour les abonnements de travail.	
	50 % sur le supplément des places de luxe.	
Loi du 12 avril 1922.	Voyageurs. 31,25 %	12,5 et 6,25 % des prix de base.
	Abonnements de travail. . . 15 %	
	Supplément des places de luxe 62,5 %	
Loi du 22 mars 1924.	Voyageurs. 37,5 %	15 et 7,5 % des prix de base.
	Abonnements 18 %	
	Places de luxe 75 %	
Loi du 3 août 1926 .	Voyageurs et abonnements . . . 32,5 %	11,5 et 7,5 % du prix total.
	Places de luxe 65 %	
Loi du 29 févr. 1928.	»	10 et 5 % du prix total.
Loi du 31 juillet 1929.	»	Exonération de l'impôt pour les transports de bestiaux et de denrées en grande vitesse.
Loi du 29 déc. 1929.	»	Exonération pour les expéditions de céréales, engrais, pommes de terre et fruits frais.
Loi du 31 mars 1932.	Places de luxe 40 %	»
Loi du 8 juillet 1933 et décret du 1 ^{er} novembre 1933: . . .	Voyageurs. 12 %	»
	Places de luxe 25 %	
Décret-loi du 19 juillet 1934	Places de luxe 12 %	»

Dans le tableau ci-après nous indiquons, en regard des charges totales supportées par l'Etat (charges des insuffisances et charges d'établissement) le montant des impôts directement perçus par lui.

(Millions de francs.)

EXERCICES	CHARGES TOTALES supportées par l'Etat.	IMPOT sur les transports.
1921.	279	503
1922.	337	538
1923.	469	588
1924.	570	675
1925.	655	732
1926.	723	1.262
1927.	256	1.970
1928.	298	2.075
1929.	324	2.076
1930.	808	1.950
1931.	828	1.827
1932.	874	1.636
1933.	1.159	1.392
1934.	1.509	884
1935.	1.784	803
1936.	»	600

Et l'examen de ce tableau montre que, jusqu'en 1933 inclus, les impôts perçus annuellement par l'Etat ont toujours été de beaucoup supérieurs aux charges supportées par lui, et que ces impôts, cumulés de 1921 à 1937, sont deux fois supérieurs à celles-ci.

Si lourd que fût l'impôt sur les transports, il n'était pas le seul. Outre les impôts sur les propriétés bâties et les droits de douane sur les houilles, cokes et matières diverses employées par les réseaux s'élevant annuellement à une centaine de millions, mais communes à toutes les entreprises industrielles, l'Etat percevait sous forme d'impôt sur les emprunts des réseaux des sommes importantes.

Ce dernier impôt, certes, n'est pas spécial aux chemins de fer, mais ceux-ci sont les seuls travaux publics, exécutés sur des fonds d'emprunts, ainsi frappés ; les autres comme les routes, les canaux et l'outillage national sont payés sur fonds d'Etat.

Les sommes perçues de ce fait par l'Etat, qui atteignaient 59 millions en 1913, se sont élevées à plus de 2 milliards en 1929 et sont passées en 1936 à 600 millions environ ; cumulées

depuis 1921 jusqu'à cette époque, elles atteignent 19 milliards.

Est-il situation plus paradoxale ? Ainsi, l'Etat supportait des charges considérables du fait de l'exploitation des chemins de fer, il s'ensuivait des répercussions néfastes pour les finances publiques ; et, d'un autre côté, il prélevait, sous forme d'impôts, des sommes excessives sur les réseaux. Et ce n'étaient pas là les seuls avantages que ceux-ci lui procuraient.

Les prestations fournies par les réseaux à l'Etat.

Il ne faut pas oublier les prestations que les réseaux étaient obligés d'effectuer. Les économies ainsi réalisées par l'Etat étaient de deux sortes.

Il s'agissait d'abord des économies réalisées sur les transports de divers services publics. Les réseaux subissaient ainsi une perte importante sur les transports postaux, les transports militaires à prix réduits et les autres transports (contributions indirectes, douanes, prisonniers). On peut chiffrer à 450 millions environ par an ¹ la moyenne du montant de ces prestations, ce qui porte leurs produits cumulés à 7.600 millions. Les chiffres donnés par les réseaux étaient d'ailleurs beaucoup plus élevés. Se basant sur les prix moyens des tarifs de transport, ils estimaient l'économie réalisée annuellement par l'Etat à 900 millions ², soit un produit cumulé depuis 1921 de 15 milliards.

La différence entre ces évaluations vient de ce que le chiffre de 450 millions est établi en tenant compte de tarifs spéciaux, dont auraient sans doute bénéficié ces transports.

1. Chiffre donné par M. Henri Roy, Ministre des Travaux Publics en 1935.

2. Ces évaluations étaient ainsi établies pour 1934 :

Transports postaux	720 millions
Transports militaires	150 —
Autres transports	30 —
<i>Total</i>	900 millions

Il représente donc un strict minimum ; il supposerait déjà une importante économie réalisée par l'Etat. Le chiffre des réseaux, au contraire, est établi en assimilant les diverses administrations intéressées à des usagers quelconques.

A ces prestations, les plus importantes de celles fournies par les chemins de fer, il faut ajouter les charges supportées par eux à la place de l'Etat pour le transport de certaines catégories de voyageurs : familles nombreuses, mutilés et réformés, abonnements de travail. Les réseaux estimaient à 160 millions par an la perte qu'ils subissaient de ce fait ¹.

Ces avantages, répondant à un intérêt social, sont parfaitement justifiés ; mais était-ce aux réseaux à en supporter le poids ; et, lorsque l'Etat s'intéresse, par hasard, aux familles nombreuses, est-il juste que cette générosité s'exerce dans ce cas aux frais d'une industrie privée ?

Quant aux transports postaux, militaires, aux transports gratuits de certains fonctionnaires, il est abusif d'en faire supporter la charge aux chemins de fer. La Convention de 1937 a prévu le remboursement par l'Administration des Postes des services qui lui sont rendus ; mais les autres catégories sont toujours gratuites. Si l'Etat entend favoriser certains usagers, qu'il assure des indemnités compensatrices aux chemins de fer.

*

* *

Pour la période 1921-1937, le montant des impôts et prestations s'est élevé à plus de 36 milliards, sans tenir compte des sacrifices imposés aux réseaux pour le transport des familles nombreuses, mutilés, détenteurs d'abonnements de travail, alors que leur déficit cumulé pendant la même période atteint 30 milliards.

1. Soit :

Transports de familles nombreuses..	60 millions
Transports de mutilés et réformés....	50 —
Abonnements de travail	50 —

M. Chautemps reconnaissait, en 1935, l'exactitude de cette situation, en chiffrant pour la période 1921-1935 le montant des bénéfices réalisés par l'Etat à 29 milliards et la dette cumulée des réseaux à 27 milliards, soit 2 milliards de moins.

Pour la période d'application de la Convention de 1921, le produit des impôts et des prestations a donc atteint un total supérieur à celui des déficits cumulés, et ceci permettait à M. Henri Roy, ministre des Travaux Publics, de dire en 1935, dans son rapport au Président du Conseil : « On peut considérer que la politique suivie en matière de chemins de fer a abouti à dégager le présent pour obérer lourdement l'avenir. En effet, l'Etat a reçu, de 1921 à 1934, sous forme d'impôts ou de prestations, environ 31 milliards qui ont contribué à l'équilibre de son budget ; mais, pendant le même temps, le déficit des chemins de fer accroissait la dette publique d'une somme de 26 milliards dont les charges pèseront sur l'avenir. »

Lorsqu'on déclarait la charge résultant pour l'Etat de l'exploitation des chemins de fer désastreuse pour les finances publiques, on avait entièrement raison. Mais on omettait trop fréquemment de dire que l'Etat, s'inspirant de considérations politiques ou sociales, souvent justifiées d'ailleurs, retirait aux réseaux leur liberté d'action, en les soumettant à l'obligation de transporter sur certaines lignes continuellement déficitaires, en les empêchant d'augmenter leurs tarifs et d'emprunter librement sur le marché financier, en exigeant d'eux des prestations dont il tirait un avantage certain, alors qu'il les soumettait d'autre part à des impôts écrasants, qui auraient dû être la rançon de la liberté et non pas l'aggravation de la servitude.

QUATRIÈME PARTIE

LES TENTATIVES DE RÉFORME DU RÉGIME DES CHEMINS DE FER L'AVENANT DU 6 JUILLET 1933

L'évolution des résultats financiers de l'exploitation des grands réseaux, depuis 1930, s'est donc faite, chaque année, dans un sens de plus en plus défavorable. La crise des chemins de fer a été provoquée par la dépression économique, qui a sévi sur toutes les branches de l'activité du pays. Elle a trouvé un climat favorable à son développement dans l'importance considérable prise par les dépenses (dépenses d'exploitation et dépenses de capital), non suivie d'une augmentation correspondante des recettes et dans la concurrence chaque jour plus intense et plus néfaste des autres moyens de transport.

Dans l'ordre administratif, des efforts ont été faits par les pouvoirs publics et par les réseaux pour tenter d'améliorer cette situation. La nécessité de modifier à nouveau le régime ferroviaire en vigueur était apparue depuis quelques années. Sur l'initiative gouvernementale, un certain nombre de mesures organiques ont été prises dans l'Avenant du 6 juillet 1933. Celui-ci, par ses dispositions d'inégale efficacité, n'était pas la solution attendue.

Dans l'ordre économique et technique, des efforts ont été également poursuivis pour comprimer les dépenses d'une part, ralentir la chute des recettes de l'autre, et enfin pour essayer

de remédier par des mesures de coordination à la concurrence des autres modes de transport.

Mais ces efforts n'ont pu empêcher la situation de s'aggraver. Le régime instauré par la Convention du 28 juin 1921, modifiée par l'Avenant du 6 juillet 1933, a abouti à un échec total. Il ne faut pas conclure à la condamnation des principes posés par cette Convention, mais à celle de son texte obscur et incomplet, à celle du défaut de sanction de ses principes. En effet, malgré les interventions des réseaux auprès des pouvoirs publics, l'augmentation automatique des tarifs, qui devait être la base même du nouveau régime, leur a été refusée, rendant ainsi nécessaire, pour couvrir le déficit, le recours à des emprunts d'un volume de plus en plus important ; alors que, dans l'esprit de la Convention, ceux-ci auraient dû être exceptionnels. Les résultats de cette politique ont été de rendre de jour en jour plus rares les possibilités de retour à une situation normale.

CHAPITRE PREMIER

APERÇU SUR LA SITUATION ÉCONOMIQUE

La situation des chemins de fer ne peut que subir les répercussions des vicissitudes de l'économie nationale. Service industriel et commercial, ils partagent le sort des entreprises privées.

Dès son apparition en France, en 1930, la crise a atteint les grands réseaux, qui se trouvaient à cet égard, il est vrai, dans un état de réceptivité particulièrement favorable. D'une année à l'autre, de 1929 à 1930, les résultats d'exploitation ont évolué d'un excédent de 326 millions à un déficit de 1,3 milliard.

Cette crise se traduit par un indice général de la production tombé extrêmement bas, par une crise agricole s'attaquant à tous les produits, par la contraction du marché intérieur due à la diminution continue du pouvoir d'achat de la nation, par le ralentissement du commerce international et l'aggravation du déficit de la balance commerciale.

Le fléchissement de la production industrielle a durement touché le trafic marchandises des réseaux. Les industries métallurgiques, extractives et du bâtiment, qui absorbent la partie la plus importante de ce trafic, ont vu leur activité atteindre un niveau très bas, comme le montrent les indices de la Statistique générale de la France.

En 1935, un mouvement sensible de reprise s'est fait sentir dans de nombreux pays, notamment en Angleterre. Il commençait également à toucher la France ; mais il a été compromis en 1936 par les charges nouvelles imposées aux entreprises, par les conflits sociaux, sans cesse renouvelés, qui ont

fini par désorganiser les échanges et la production, celle-ci n'étant plus capable de donner satisfaction aux besoins, même restreints, du marché intérieur. De nombreux hauts fourneaux se sont éteints, l'activité des métiers de la laine et de la soie est tombée à la moitié de la normale, les industries de luxe, qui constituent un des postes les plus caractéristiques de la richesse française, ont été ruinées.

Alors que la production industrielle poursuivait son mouvement de redressement dans les autres pays, son ralentissement s'accroissait en France, l'ensemble des facteurs de hausse des prix ayant considérablement réduit le pouvoir d'achat des consommateurs. Et cette situation est d'autant plus redoutable que la majeure partie de l'activité industrielle est consacrée aux nécessités de la défense nationale, c'est-à-dire à des fins non économiques.

La crise mondiale avait, au début, moins fortement touché la France que d'autres nations, par suite de l'équilibre existant entre sa production industrielle et sa production agricole. Celle-ci cependant a été atteinte également. Un mouvement de baisse inquiétant s'est manifesté, consécutif à la mévente des produits du sol et nécessitant l'intervention des pouvoirs publics. Les mesures prises ont permis, dans une certaine mesure, la revalorisation des principales denrées, entraînant un relèvement momentané des revenus nets agricoles. Mais ceci n'a pas duré, et, depuis 1936, une nouvelle diminution du pouvoir d'achat agricole est survenue, par suite de l'augmentation des produits manufacturés nécessaires à l'agriculture, de la hausse du coût de la main-d'œuvre qualifiée. La crise de l'agriculture s'est donc aggravée, l'exode vers les villes accéléré, des bâtiments sont tombés en ruines sans que personne songe à les relever. Le pouvoir d'achat agricole s'est maintenu depuis 1930 à un niveau anormalement bas, appelant des mesures de contingentement, qui ont contribué au ralentissement des échanges internationaux. Cette situation n'a pas été sans se répercuter sur le trafic des réseaux agricoles ; leurs recettes s'en sont ressenties, comme celles des

réseaux industriels de la crise frappant la métallurgie et les industries extractives.

Le commerce intérieur a été ainsi durement touché et les possibilités d'absorption du marché national se sont considérablement abaissées, ce qu'ont traduit la réduction du volume des opérations de compensation, tant à la Banque de France qu'à la Chambre de Compensation des Banquiers de Paris, et le fléchissement de la taxe sur le chiffre d'affaires avant son remplacement par la taxe à la production.

Le déficit de notre balance commerciale s'est aggravé, les exportations ayant enregistré des moins-values considérables. Au cours de ces deux dernières années, c'est surtout sur les objets fabriqués que ces moins-values ont porté, témoignant ainsi des difficultés de plus en plus grandes, rencontrées par les industriels et les commerçants français pour écouler leurs produits à l'étranger. Si les ventes au dehors sont devenues difficiles, cela est dû à des prix de revient très élevés que la politique suivie n'a fait qu'accroître en augmentant encore leur écart avec les cours mondiaux, et aussi à la fermeture de nombreux débouchés par suite des mesures autarchiques d'ordre économique ou monétaire.

Quant aux exportations invisibles, qui jadis compensaient le déséquilibre de la balance commerciale, elles ont subi, elles aussi, une diminution très importante depuis 1929. Le nombre des étrangers venant en France est tombé de 2 millions à cette époque à 780.000 en 1934, et les sommes laissées par eux sur le territoire de 8 milliards à 2 milliards¹. Cette situation a subsisté, par la suite, du fait de l'agitation qui s'est poursuivie dans le pays en 1936 et de la propagande et des avantages accordés aux touristes étrangers par d'autres nations. Elle s'est améliorée en 1938 par suite de la disparité de valeur des monnaies et de l'impression de stabilité donnée à nouveau à l'étranger par la France.

1. Ces chiffres ne peuvent avoir la prétention d'être rigoureusement exacts ; ils ne peuvent qu'indiquer un ordre de grandeur approximatif et servir entre eux de termes de comparaison.

On conçoit ainsi, en définitive, que la dépression économique ait eu une influence néfaste sur la vie des grands réseaux. Elle explique en grande partie la diminution considérable de leur trafic et, partant, de leurs recettes.

Il a donc paru nécessaire, dès son apparition, d'apporter des modifications au régime des chemins de fer, afin de leur permettre de réaliser une atténuation du déséquilibre des dépenses et des recettes. Ce fut l'objet de l'Avenant de 1933. Mais les mesures prises se sont révélées inefficaces et c'est à une réforme totale de l'organisation des chemins de fer que l'on est parvenu en 1937, comme nous le verrons dans la dernière partie de cette étude.

CHAPITRE II

LES MESURES ORGANIQUES PROPOSÉES EN VUE D'ENRAYER LE DÉFICIT

Dès le début de la crise, la nécessité de modifier le régime de 1921, tel qu'il était appliqué, a été comprise, aussi bien des réseaux que des pouvoirs publics.

En 1932, M. Daladier, Ministre des Travaux Publics, invitait les réseaux à étudier une réforme de leur régime administratif, consistant dans leur fusion en un seul.

Les compagnies se montrèrent hostiles à une telle réforme, prétextant l'augmentation des dépenses qui résulterait de la trop grande importance du nouvel organisme et du manque de souplesse qui ne manquerait pas de se faire sentir dans son fonctionnement. Elles adressaient par contre au Ministre un plan de réorganisation et indiquaient les moyens qui, à leur avis, devaient permettre le rétablissement de l'équilibre financier¹. Elles estimaient que la rupture d'équilibre du fonds commun n'était pas due aux principes de la Convention de 1921, mais au refus des pouvoirs publics de les appliquer régulièrement.

I. — LE PLAN DES COMPAGNIES.

Le plan présenté par les Compagnies, le 17 octobre 1932, répondait à une double préoccupation :

— Recherche d'une coordination rationnelle des transports

1. Voir Note des Grands Réseaux de novembre 1932.

pour remédier à une concurrence ruineuse pour les finances publiques, accompagnée d'une réorganisation des réseaux les adaptant aux conditions nouvelles d'exploitation ;

— Recherche de l'équilibre financier, afin que les réseaux vivent sans l'aide de l'Etat et sans qu'il en résulte une charge intolérable pour le budget.

La coordination de l'ensemble des moyens de transport.

Si la situation précaire dans laquelle se trouvaient les chemins de fer était due en grande partie à la crise économique, elle avait été singulièrement aggravée par la concurrence faite au rail par la route. Les réseaux avaient perdu le monopole de fait des transports dont ils jouissaient. Les transports routiers s'étaient attaqués à des trafics faciles et rémunérateurs, augmentant chaque jour leur importance, tandis que l'activité générale des échanges diminuait.

Les Compagnies ont donc proposé de réaliser l'égalité commerciale des différents modes de transport.

Les autres catégories de transport bénéficiant d'une liberté presque totale, il fallait permettre aux chemins de fer d'assouplir le mode d'établissement des tarifs, leur laisser une plus grande liberté d'exploitation, créer à cet effet un tribunal arbitral des tarifs devant lequel seraient ouverts les recours des usagers et de l'administration.

La servitude des réseaux, en ce qui concerne l'exploitation de certaines lignes, devait être abolie. On sait que non seulement l'obligation de transporter, mais la fixation sur ces lignes du nombre de trains et de leurs horaires, étaient une source de dépenses importantes, sans profits correspondants. La substitution de l'autorail ou même de l'autobus devait être autorisée, pour remplacer des trains qui transportaient souvent un nombre infime de voyageurs, ne justifiant pas les frais correspondant à leur mise en marche. La modernisation des méthodes d'exploitation et la révision d'un cahier des charges centenaire étaient nécessaires.

L'égalité fiscale s'imposait également. Les impôts prélevés sur l'automobile étaient importants, certes ; mais l'entretien des routes incombait à l'Etat, et ces impôts servaient en réalité à y pourvoir. Les chemins de fer, au contraire, supportaient les frais d'entretien de leurs voies et devaient verser en outre à l'Etat une contribution de près de 2 milliards par an.

On devait procéder d'autre part à une répartition rationnelle du trafic entre les différents modes de transport. Des tentatives dues à l'initiative des réseaux avaient déjà été faites dans ce sens : des conférences avaient eu lieu entre les représentants des usagers, des transports automobiles, des réseaux d'intérêt local et des grands réseaux d'intérêt général.

Les compagnies proposaient enfin la création d'une Société nationale chargée du transport de porte à porte. Cette société permettrait ainsi de réaliser une collaboration commerciale entre les services commerciaux des différents réseaux et les transports routiers.

La réorganisation des réseaux.

La collaboration entre les différentes catégories de transport devait être accompagnée d'une coordination entre les réseaux, sous l'autorité du Comité de direction dont les pouvoirs étaient accrus. Un droit de contrôle plus étendu sur la gestion lui était donné. Les programmes de travaux et de commandes de matériel, les budgets, les marchés communs, les programmes de lignes nouvelles, les dispositions relatives à l'usage et aux réparations du matériel roulant à marchandises, les concours que les réseaux devaient se prêter, les conditions d'utilisation des gares communes et les principaux acheminements, la consistance générale du service des trains de voyageurs, etc... étaient arrêtés par lui.

C'est le Comité de direction, aux pouvoirs élargis, qui devait diriger la politique de collaboration entre les réseaux. Celle-ci consistait dans la fusion de certains services d'exploit-

tation de réseaux voisins, par la suppression notamment de lignes situées sur leurs domaines respectifs et faisant double emploi, au profit de celle qui permettait d'assurer le service dans les conditions les moins onéreuses. Cette collaboration devait se manifester encore par la fusion de services de l'Administration centrale, de services commerciaux et de publicité et par la création de services communs pour les commandes des approvisionnements et du matériel.

Du fait de l'extension des pouvoirs accordés au Comité de direction, le contrôle de l'Etat se trouvait élargi. En effet, le Commissaire du Gouvernement, placé près du Comité, participerait ainsi à l'élaboration des programmes de travaux, qui sont à l'origine des charges de capital dont on a tant reproché l'importance aux compagnies. Il contrôlerait leur gestion financière et examinerait notamment leurs projets de budget ainsi que la passation de leurs marchés. A cet égard, pour répondre aux accusations de collusion entre elles et leurs fournisseurs, accusations qui n'ont d'ailleurs jamais émané, et pour cause, des rapports du Contrôle et de la Commission de vérification des Comptes, les compagnies proposaient la création d'une Commission des Marchés dont le Commissaire du Gouvernement contrôlerait l'activité.

Elles proposaient en outre à l'Etat de désigner, auprès du Conseil d'administration de chaque réseau, un Commissaire du Gouvernement qui pourrait ainsi prendre connaissance de toutes les délibérations concernant les comptes, les budgets, les emprunts, les commandes et les marchés.

La plus grande liberté donnée aux réseaux en matière de tarifs et d'exploitation avait ainsi comme contre-partie un accroissement sensible des pouvoirs de contrôle du Ministre des Travaux Publics sur les actes de gestion, par l'intermédiaire des Commissaires du Gouvernement.

L'équilibre financier.

Les mesures organiques proposées par les compagnies devaient permettre la réalisation d'économies appréciables, mais dans un avenir plus ou moins éloigné. Il importait cependant de parer rapidement à la menace du déficit croissant du fonds commun par des mesures d'une efficacité rapide.

Celles-ci consistaient dans l'augmentation des tarifs voyageurs jusqu'à ce qu'ils aient atteint le coefficient 5 et, corrélativement, dans la réduction de l'impôt sur les billets de 32,5 % du prix total à 12 %, et dans celle de l'impôt sur les marchandises. L'assimilation aux usagers ordinaires des services publics pour les transports qu'ils faisaient effectuer s'imposait, ainsi que l'indemnisation des réseaux pour les pertes qu'ils subissaient du fait des avantages consentis en faveur des familles nombreuses, des mutilés et des usagers bénéficiant d'abonnements de travail.

Les économies résultants de l'application de ce programme devaient venir s'ajouter à celles déjà réalisées du fait des nouvelles méthodes d'exploitation. L'ensemble des économies pouvant ainsi être effectuées se montait, d'après les Compagnies, à 4 milliards environ ; le déficit des chemins de fer se trouvait donc comblé.

Le plan des réseaux avait pour but d'améliorer les conditions d'application du régime de 1921, sans viser à sa suppression. Celui-ci prévoyait l'équilibre obligatoire de l'exploitation à partir de 1927, les réseaux ne faisaient que demander l'exécution de cette obligation. Il était regrettable, et c'était là en réalité la cause de la situation actuelle, que, malgré leurs interventions répétées depuis quatre ans auprès des pouvoirs publics, rien n'eût été fait en vue de réaliser l'équilibre financier. Si des mesures appropriées avaient été prises comme à l'étranger en matière de tarifs, si le taux de l'impôt et le poids des prestations fournies à l'Etat avait été réduit, le déficit du fonds commun aurait disparu.

Telle était la thèse des compagnies ; elle ne fut pas sans susciter les critiques des pouvoirs publics.

Les critiques contre le plan des Compagnies.

Le Ministre des Travaux Publics a d'abord contesté la disparition du monopole de fait des compagnies. Elles ont répliqué en montrant l'importance du développement des autres modes de transport : services aéronautiques, voie d'eau et surtout automobile. Le Ministre des Travaux Publics l'avait implicitement reconnu lui-même en disant la nécessité d'une coordination des transports.

En second lieu, on reprochait au plan des compagnies de faire supporter uniquement par l'Etat, les usagers et le personnel les sacrifices nécessaires au rétablissement de l'équilibre financier. Mais cette critique ne tenait pas compte des efforts réalisés par les compagnies en vue de comprimer les dépenses ; les économies obtenues s'étaient élevées à 500 millions en 1931, 1.200 en 1932 et allaient se chiffrer à 1.600 millions en 1933. On omettait également d'indiquer les appels, beaucoup plus importants que ceux des compagnies, faits par les réseaux d'Etat au fonds commun, c'est-à-dire en définitive à l'Etat, puisque c'est lui qui devait assurer la charge des emprunts émis pour couvrir le déficit. Les économies réalisées par les réseaux étaient considérables. Il était juste que l'Etat les secondât dans cet effort en consentant à la réduction des ressources qu'il tirait de l'impôt sur les transports et des prestations gratuites dont il profitait.

On voulait enfin trouver dans les propositions des compagnies un argument contre les dispositions essentielles de la Convention de 1921 et l'aveu que celle-ci devait être abandonnée, alors que les compagnies réclamaient au contraire la stricte application des principes posés par cette Convention, notamment en ce qui concerne l'ajustement des tarifs. Le programme de rétablissement de l'équilibre, la réorganisation des réseaux, l'extension des mesures de coordination entre

eux et de collaboration avec l'Etat restaient dans le cadre de la Convention et se maintenaient dans la ligne des principes qui l'avaient inspirée. Ils correspondaient seulement à la nécessité de l'assouplissement des règles posées, de l'adaptation des conditions d'exploitation à la loi du progrès.

II. LA FUSION.

Quoi qu'il en soit, les pouvoirs publics rejetaient le plan des compagnies et voyaient dans une réforme organique profonde, c'est-à-dire dans la fusion des réseaux en un seul, la possibilité de réaliser des économies importantes sans faire supporter à l'Etat, aux usagers et au personnel, des sacrifices trop lourds.

Les avantages devant résulter de cette réforme étaient exposés par le Ministre des Travaux Publics dans ses dépêches du 19 juillet et du 11 septembre 1932, dans lesquelles il demandait aux compagnies d'envisager leur fusion.

Les compagnies reprenaient ces avantages un à un, en déclarant qu'il était impossible par la fusion d'obtenir quelque économie importante.

Le premier avantage devait provenir de la suppression de diverses opérations administratives. La dépêche ministérielle du 11 septembre disait : « La fusion, bien loin de transformer les chemins de fer en une bureaucratie peu propice aux initiatives techniques, permettrait, au contraire, de faire disparaître une multitude d'opérations administratives que seule impose la gestion du réseau français par sept administrations distinctes (répartition de recettes, échanges de matériel, etc.) ».

A cela, les Compagnies répondaient :

La répartition des recettes est déjà très simplifiée, elle coûte seulement 1.750.000 francs par an. Si la fusion était réalisée, ne serait-on pas amené à effectuer néanmoins une répartition des recettes ? L'exemple de la Reichsbahn est là pour le montrer, elle procède en effet à une répartition for-

faitaire entre ses directions régionales. Quant au matériel roulant, il est mis en commun. La fusion ne supprimerait pas, d'autre part, la nécessité d'acheminer les wagons vides des régions importatrices vers les régions exportatrices. On serait toujours obligé d'étudier et de connaître les disponibilités des différentes zones. Seule, la simplification du compte de matériel permettrait d'envisager quelques économies. Celles-ci se monteraient à 3 millions environ. La suppression de ces opérations administratives ne donnerait donc que des résultats peu importants.

En second lieu, la même dépêche envisageait la possibilité de réaliser des économies grâce à la réduction des effectifs des administrations centrales, à une utilisation rationnelle du matériel, à la concentration des commandes et à l'unification des types. « La fusion », disait-elle, « dégagerait des économies très importantes en permettant notamment de réduire les effectifs des administrations centrales, dont M. Fournier¹, dans son rapport, avait signalé le caractère pléthorique, d'établir un plan d'utilisation rationnelle du matériel, de pousser beaucoup plus loin qu'actuellement la concentration des commandes, l'unification des types, etc... »

Mais les réseaux répliquaient : La plus grande partie des effectifs des administrations centrales est affectée à des services s'occupant d'affaires intéressant chaque réseau ou l'ensemble des réseaux : services des retraites, du personnel, commerciaux, etc... La fusion n'en supprimerait pas l'importance.

Certains services, ayant un rôle moins particulier, pourraient se prêter par la création d'un réseau unique à une compression d'effectifs, mais leurs dépenses de personnel ne sont pas élevées et c'est seulement une économie d'un millier d'agents qui pourrait être effectuée, soit une vingtaine de millions. Etant donné d'autre part l'importance du nouvel

1. M. Fournier, alors sous-gouverneur de la Banque de France, avait été chargé par le Gouvernement d'établir un rapport sur la situation des grands réseaux de chemins de fer en juin 1930.

organisme, la création de directions générales s'imposerait, comme ce fut le cas en Allemagne, sur la Reichsbahn, et l'économie précédente disparaîtrait.

Quant au matériel, un organisme inter-réseaux existe déjà, qui règle le mouvement des wagons vides à travers la France et qui fait parvenir aux réseaux momentanément dépourvus de matériel roulant celui des réseaux momentanément excédentaires.

Les réseaux, enfin, n'ont pas besoin de la fusion pour réaliser la concentration des commandes et l'unification des types. Ils effectuent en effet en commun l'achat des rails, des traverses, ils établissent des cahiers des charges types et cherchent à obtenir l'unification des types nouveaux de matériel roulant. Si des progrès plus importants dans cette voie doivent être réalisés, point n'est besoin de la fusion pour y parvenir.

La dépêche ministérielle du 19 juillet indiquait, pour montrer la nécessité de la fusion, que le projet de réunion du P.-O.-Midi de 1926 devait permettre de réaliser 100 millions d'économies. La fusion générale des sept réseaux provoquerait donc une économie totale de plusieurs centaines de millions.

Mais les compagnies citaient les conclusions du directeur du Contrôle de l'Exploitation technique, qui donnait, au lieu de 100 millions, le chiffre d'une vingtaine de millions d'économies. Elles disaient, d'autre part, que les deux réseaux d'Orléans et du Midi se trouvaient par leur contexture dans des conditions particulièrement favorables à une collaboration de leurs différents services et qu'il n'en était pas de même pour les autres.

Le Ministre ajoutait : « Une concentration excessive ne me paraît pas en l'espèce à redouter. Dans son essence, sinon dans sa structure actuelle, le réseau ferré français est un et cette unité indispensable ne peut être réalisée, dans l'organisation présente, que d'une manière très imparfaite et au prix de dépenses inutiles, de complications et de lenteurs. »

Les compagnies par contre répondaient : La gestion d'un

organisme trop vaste est compliquée. Il y a des limites à l'extension d'une entreprise qu'on ne saurait dépasser sans se heurter à de graves inconvénients : absence de direction effective, alourdissement de tous les rouages, lenteur d'exécution, arrêt et suppression progressive des initiatives, perte de contact du public, disparition de l'esprit commercial. Il en résulterait dans les services un manque de coordination, un flottement dont les résultats financiers se ressentiraient. Avec la fusion, on serait donc obligatoirement amené à conserver les grandes circonscriptions territoriales auxquelles correspondent les réseaux et aucune simplification ne serait par conséquent réalisée.

« Le maintien de la situation actuelle », continuait le Ministre, « caractérisée par un déficit en constante progression depuis trois ans et dont la charge incombe en définitive au budget de l'Etat, créerait pour le crédit public un grave danger, alors que la réorganisation proposée n'en présente aucun. De plus, le crédit des réseaux résulte, avant tout, de la garantie de l'Etat assurée au capital obligations, de beaucoup le plus important. Il ne saurait donc être affecté par la fusion.

D'autre part, le fait qu'après avoir emprunté, de 1926 à 1931, près de 12,5 milliards correspondant à un accroissement de charges annuelles de plus de 800 millions, les réseaux aient encore envisagé en avril-mai 1932, c'est-à-dire en pleine crise ferroviaire, des programmes séparés de dépenses de capital de plus de 3.500 millions pour 1933, paraît marquer une tendance excessive à l'emprunt extrêmement dangereuse pour le crédit des compagnies et de l'Etat. Une réorganisation des chemins de fer, quelle qu'elle soit, ne peut présenter de péril comparable à celui-là. »

Le maintien de la situation actuelle ne pouvait durer, et était bien l'avis des compagnies, puisqu'elles en réclamaient avec énergie la disparition ; mais elles ne croyaient pas dans la fusion comme solution de la crise. Quant à la tendance excessive à l'emprunt, les compagnies s'en défendaient éner-

giquement. Le volume des emprunts aurait été considérablement réduit, si l'Etat ne leur avait demandé d'emprunter pour faire face au déficit du fonds commun.

Il est certain que la couverture du déficit par l'emprunt était un procédé déplorable. La cause en était, comme le signalaient les compagnies :

— « L'introduction par le Parlement, dans la Convention conclue entre les réseaux et l'Etat, d'une période transitoire pendant laquelle l'équilibre n'avait qu'un caractère facultatif ;

— La résistance de l'Etat depuis 1929 à appliquer les dispositions de la Convention, qui auraient permis de maintenir les réseaux en équilibre ou de réduire notablement leur déficit. »

Le Ministre disait enfin : « La fusion doit trouver sa place dans un plan d'ensemble dont je poursuis l'étude. Il a pour objet notamment la coordination des divers moyens de transport, l'assouplissement de l'exploitation ferroviaire, l'utilisation méthodique de techniques nouvelles. »

Mais, d'après les compagnies, la coordination dont elles reconnaissaient comme le Ministre l'urgente nécessité pouvait très bien se faire sans fusion, suivant les indications de leur plan du 17 octobre.

Ce plan, disaient-elles, offrait les mêmes avantages que la fusion, du point de vue de la concentration des commandes, de l'unification des types, de la mise en commun de certains services et de la réduction des effectifs des administrations centrales. Quant aux économies propres à la fusion, elles étaient infimes ; les résultats financiers de l'exploitation, étant donné l'énormité du nouvel organisme, seraient peut-être plus défavorables encore ou du moins plus difficiles à améliorer.

Enfin, une autre considération devait intervenir, et ce n'était pas la moins grave. Jusqu'alors, l'Etat, pour ménager son crédit, avait eu recours dans une large mesure à la faculté d'émission des réseaux. Les dépenses d'établissement à sa charge furent ainsi couvertes, ainsi que ses avances au fonds

commun. De 1921 à 1931, près de 11 milliards avaient été empruntés par les réseaux pour le compte de l'Etat. La fusion le priverait, à cet égard, du concours d'organismes dont le crédit avait été souvent meilleur que le sien. Leur disparition et leur remplacement par un organisme hypertrophié, ayant des facilités de placement bien inférieures par suite de son éloignement des épargnants, et possédant, par la force des choses, un caractère plus ou moins étatiste, présenterait pour l'Etat un grave danger au point de vue des possibilités de recours à l'emprunt. Le crédit du réseau unique et celui de l'Etat seraient trop intimement liés l'un à l'autre.

Le danger de la fusion serait encore plus grave, si elle devait s'effectuer à l'encontre des porteurs de titres, dont le nombre est considérable.

Si elle devait se réaliser par le rachat, et c'était là la seule solution possible à moins de violer la loi, puisque les compagnies étaient hostiles à sa réalisation par un accord amiable, le rachat des actions devait être effectué sans porter atteinte aux droits des actionnaires. S'il n'en était pas ainsi, les compagnies se déclareraient prêtes à se dresser avec énergie contre des mesures qui auraient eu des résultats désastreux, non seulement pour les intérêts des épargnants, mais également pour ceux de l'Etat.

En définitive, la conclusion des compagnies sur ce sujet était la suivante : « La fusion des réseaux ou de leurs exploitations ne peut se défendre que comme conséquence d'une doctrine politique qui fasse abstraction de toute considération d'ordre financier ; il n'appartient pas aux réseaux d'en discuter à ce point de vue. »

CHAPITRE III.

L'AVENANT DU 6 JUILLET 1933

Telles étaient les positions respectives des compagnies et du Gouvernement en 1932. Une solution intervint en 1933.

La réforme opérée alors écartait les projets de fusion, sauf en ce qui concerne les réseaux de l'Orléans et du Midi. Elle reprenait en partie les idées développées dans le plan des compagnies ; mais, si une réduction de l'impôt sur les transports voyageurs et un relèvement corrélatif des tarifs étaient prévus, la règle de l'automatisme des tarifs n'était pas confirmée et la prise en charge par l'Etat du déficit risquait de continuer à s'appliquer. Cette réforme était fragmentaire et insuffisante pour permettre aux réseaux de rétablir leur équilibre financier et de lutter contre la concurrence des autres modes de transport. L'effort principal à cet égard a été réalisé par les décrets-lois d'avril 1934.

Les mesures prises par la loi du 8 juillet 1933 dont le titre définissait l'objet : « loi tendant à adapter aux nécessités actuelles, dans l'ordre technique et économique, le régime des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général » et par l'Avenant qui y était annexé, ressortissent à trois catégories :

- Les dispositions d'ordre administratif ;
- Les dispositions d'ordre financier ;
- Les dispositions concernant l'exploitation.

En exécution de celles-ci, des décrets ont été pris en 1933 et 1934 que nous indiquerons les uns dans ce chapitre, les autres dans les chapitres suivants.

I. — DISPOSITIONS D'ORDRE ADMINISTRATIF.

Ces dispositions correspondent à une tentative de réorganisation administrative, tendant à renforcer le contrôle de l'Etat par la nomination d'administrateurs d'Etat et l'institution d'une Commission des marchés.

Les représentants de l'Etat dans les Conseils d'administration.

L'Avenant instituait des administrateurs représentant l'Etat dans les conseils de chacun des réseaux concédés (articles 2 et 3). L'application de ces mesures eut lieu grâce à quatre décrets pris en octobre et novembre 1932.

Le décret du 20 octobre établissait le statut de ces administrateurs. Ils étaient au nombre de deux par réseau et venaient s'ajouter aux administrateurs représentant les actionnaires. Ils étaient nommés par décrets, pris sur la proposition du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances, parmi les fonctionnaires en activité de service du Conseil d'Etat, de la Cour des Comptes, de l'Inspection des Finances, des corps des Ponts et Chaussées et des Mines, les directeurs des Administrations centrales des Travaux Publics et des Finances, ou parmi les sous-directeurs de ces administrations exerçant leurs fonctions depuis cinq ans au moins.

La durée de la fonction était de deux ans et le renouvellement se faisait par moitié tous les ans. Si par la faute d'un de ses représentants, la responsabilité de l'Etat venait à être engagée ou ses intérêts compromis, le Ministre des Travaux Publics, d'accord avec celui des Finances, pouvait procéder au remplacement de ce représentant, après avis d'une commission de six membres choisis par les deux ministres parmi les membres du Conseil supérieur des Chemins de Fer.

L'un des administrateurs siégeait au Comité de direction des grands réseaux ; mais, à la différence de ses autres membres, il ne siégeait pas au Conseil supérieur, afin de ne

pas modifier les proportions existant entre les représentants des réseaux, du personnel, des intérêts généraux de la nation et de l'Etat à ce Conseil.

Les attributions des administrateurs d'Etat étaient les mêmes que celles de leurs collègues représentant les actionnaires, pour toutes les questions intéressant la gestion des réseaux ; mais ils étaient incompétents pour tout ce qui concernait la gestion du domaine privé des compagnies.

Ils devaient se réunir au moins une fois par mois sous la présidence du Ministre des Travaux Publics ou de son représentant. Avant le 1^{er} février de chaque année, ils adressaient au Ministre un rapport sur l'accomplissement de leur mandat au cours de l'exercice écoulé. Ce rapport était communiqué au Ministre des Finances. Toute mesure envisagée par le conseil d'administration de la compagnie, et de nature à porter atteinte d'une façon quelconque aux intérêts de l'Etat, devait être signalée au Ministre des Travaux Publics ou, si cela rentrait dans sa compétence, au Ministre des Finances.

La rémunération de ces administrateurs consistait dans une allocation fixée par décret et imputée sur les crédits du Ministère des Travaux Publics. Un deuxième décret du 20 octobre 1933 en réglait les modalités. Les jetons de présence et indemnités allouées aux administrateurs d'Etat n'étaient pas encaissés par eux, mais versés par les Compagnies au Trésor. Le montant des allocations précédentes ne pouvait dépasser celui des jetons de présence et indemnités versés au Trésor.

Les administrateurs d'Etat ne pouvaient enfin accepter, sans autorisation du Ministre des Travaux Publics, une fonction quelconque au sein d'une compagnie, ni être intéressés dans un marché passé par les réseaux.

Quant aux responsabilités civiles résultant de l'exercice de leur mandat, elles incombaient à l'Etat ; mais ils assumaient personnellement les responsabilités pénales qui pouvaient en découler.

La Commission des marchés.

Les chemins de fer étant exploités sous le régime de la concession, leur gestion devait s'exercer librement sous le contrôle de l'Etat. Les marchés, étant essentiellement des actes de gestion, étaient donc passés librement sans être soumis à approbation de la part des Pouvoirs Publics. La jurisprudence du Conseil d'Etat était formelle sur ce point. Un arrêt du 18 juillet 1930 rejetant la prétention du Ministre des Travaux Publics de contrôler certains marchés, comme la location des buffets de gare et les traités de publicité, en fait foi.

Le Ministre pouvait seulement demander aux réseaux communication de leurs marchés, avant ou après leur passation, en vue de formuler des observations. En outre, il était habilité à redresser les comptes des réseaux relatifs à certains marchés, par l'intermédiaire de la Commission des Comptes, s'il estimait que les intérêts de l'Etat étaient lésés. En dehors de ces quelques entraves, la liberté en matière de marchés était complète.

On sait les critiques qui en étaient résultées pour les compagnies. On reprochait à ces dernières de ne pas procéder assez souvent par voie d'adjudication et de conclure un nombre exagéré de marchés de gré à gré ; mais elles suivaient à cet égard l'exemple des services industriels de l'Etat, comme celui des P. T. T. Cette conduite était imposée par la nécessité de s'adresser à des fournisseurs capables de procurer des produits de première qualité.

On reprochait surtout aux compagnies les intérêts qu'auraient eus certains de leurs administrateurs dans ces marchés. De nombreux administrateurs étaient, en effet, membres de conseils d'administration de banques, de sociétés houillères et métallurgiques. De là à les accuser de collusion avec les fournisseurs, il n'y avait qu'un pas.

A cela, les compagnies répliquaient que des administrateurs de régies, d'offices, figuraient également parmi les con-

seils d'administration de sociétés qui passaient des marchés avec l'Etat. Au surplus, on ne trouvait nulle trace de ces accusations dans les documents parlementaires, non plus que dans les rapports du contrôle et de la commission de vérification des comptes. Les conditions obtenues par les compagnies étaient souvent plus avantageuses, notamment pour les combustibles, que celles qui étaient consenties aux industries privées.

Aussi ne redoutaient-elles pas qu'un contrôle fût effectué et consentaient-elles à soumettre leurs marchés à l'acceptation d'une commission composée de représentants de l'Etat. Pour éviter qu'il n'en résultât une gêne dans leur gestion, elles demandaient que le contrôle fût limité aux marchés d'une certaine importance.

C'est cette réforme que réalisa l'article 4 de l'Avenant. L'approbation d'une commission était désormais nécessaire pour la passation des marchés importants. L'Avenant fixait le montant de ceux-ci à 50.000 francs, quelle que fût la forme dans laquelle ils étaient conclus. Le décret du 6 janvier 1934 y a ajouté, malgré l'opposition des réseaux, tous les traités comportant le paiement ou la perception d'une redevance annuelle supérieure à 5.000 francs.

En cas d'avis défavorable de la Commission, le Comité de direction pour les marchés communs, ou la compagnie en cas de marché isolé, pouvait faire appel au Ministre qui statuait définitivement.

Dans l'intérêt d'une bonne gestion, sur la demande qu'en auraient faite les réseaux, l'avis de la Commission devait intervenir dans un délai de huit jours après la communication du dossier du marché et être notifié dans les trois jours. Un silence de quinze jours équivalait à une acceptation tacite.

La composition et le fonctionnement de la Commission étaient réglés par le décret du 6 janvier 1934.

La Commission des Marchés était composée de dix membres, nommés pour deux ans, par le Ministre des Travaux Publics, parmi les membres du Conseil d'Etat, de l'Inspection

générale des Finances, de la Cour des Comptes, des corps des Ponts et Chaussées et des Mines et parmi les personnalités ayant contribué à l'organisation des chemins de fer. Elle comprenait en outre des rapporteurs spéciaux ayant voix délibérative pour les affaires examinées par eux. Le directeur général des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics ou son délégué, un représentant du réseau intéressé ou du Comité de direction pour les marchés communs, avaient voix consultative à la Commission.

Celle-ci se réunissait quand il était nécessaire et pouvait déléguer à des sous-commissions de trois membres le pouvoir d'examiner les marchés d'un montant compris entre 50.000 et 200.000 francs. Le quorum nécessaire pour délibérer était de six membres présents, et les décisions étaient prises à la majorité des voix des présents.

Les frais de fonctionnement de la Commission étaient répartis entre les réseaux, au prorata des recettes brutes de l'année précédente, comme les dépenses du Conseil supérieur et du Comité de direction ; malgré l'opposition des réseaux, ceux-ci prétendant que ces frais devaient être prélevés sur les sommes versées annuellement par eux au ministère des Travaux Publics au titre des frais de contrôle.

Les réintégrations de personnel¹.

Il faut encore citer, dans les mesures administratives, les réintégrations de certaines catégories d'anciens agents. Aucune disposition les concernant ne figure dans l'Avenant, ni dans la loi. Elles ont été prises par voie d'accord entre le Ministre des Travaux Publics et les compagnies. Elles concernaient, d'une part, les révoqués de la grève de 1920, et, d'autre part, les agents licenciés ou non réadmis en raison de la crise du trafic, c'est-à-dire les agents à l'essai licenciés au cours de l'année de stage et les agents mineurs, qui avaient

1. Voir ci-dessous : VI^e partie, *Le personnel*.

quitté leur emploi pour accomplir leur service militaire et n'avaient pas été réadmis à leur retour.

Ces mesures, dont nous aurons l'occasion de reparler plus loin, ne pouvaient qu'aggraver les dépenses d'exploitation ; mais l'Etat subordonnait à ces dispositions son acceptation du plan de réforme de 1933.

II. — DISPOSITIONS D'ORDRE FINANCIER.

Celles-ci étaient de deux sortes. Les premières tendaient à améliorer la situation financière des réseaux ; elles consistaient dans une réduction de l'impôt sur les transports voyageurs, compensée par un relèvement des tarifs, et dans la modification des bases de calcul de la prime de gestion. Les secondes comportaient, en contre-partie pour l'Etat, une réduction du montant des indemnités à verser en cas de rachat ou en fin de concession, et l'acceptation par les compagnies de nouvelles dispositions concernant les charges de première année.

1) Dispositions

tendant à améliorer la situation financière des réseaux.

a) *Réduction de l'impôt sur les tarifs voyageurs et augmentation corrélative des tarifs.*

Nous avons vu précédemment l'exagération de cet impôt. Lorsqu'il avait été établi en 1926, le Gouvernement avait promis qu'il s'agissait de mesures temporaires, qui disparaîtraient une fois la crise financière résolue. Cette promesse ne fut pas tenue, le taux élevé de l'impôt subsistait, rendant difficiles des augmentations de tarifs.

L'une des conditions essentielles posées par les réseaux à la conclusion de l'accord de 1933 était la réduction de cet impôt. C'est l'article 3 de la loi du 8 juillet qui en a ramené le taux de 32,5 % à 12 %, l'impôt perçu sur les suppléments des places de luxe étant réduit de 40 % à 25 %. Ces nouveaux

taux furent mis en vigueur le 1^{er} novembre 1933 par un décret du même jour. Une décision ministérielle autorisait les réseaux à augmenter les tarifs voyageurs à la même date, dans des proportions correspondant à la diminution de l'impôt, de telle sorte que le prix des billets ne fût pas augmenté.

b) Modification des bases de la prime de gestion.

L'accroissement continu des déficits avait réduit la prime de gestion à des chiffres insignifiants. La rémunération des réseaux tendait à se borner uniquement au dividende fixe garanti et les efforts du personnel n'étaient plus récompensés. Une modification du mode de calcul de la prime s'imposait ; c'est l'article 5 de l'Avenant qui la réalisa. La prime comportait désormais trois éléments.

Le premier était fonction des recettes brutes de l'exercice prises dans leur totalité, impôt non déduit. Son taux variait suivant l'importance de la recette. Le but de cet élément était d'intéresser les réseaux au développement du trafic.

Le deuxième élément intéressait les réseaux à la réduction de leur coefficient d'exploitation. Il était égal à 1 % du produit net et pouvait être négatif, si ce dernier l'était aussi ; dans ce cas, il venait en déduction du premier élément.

La modification la plus importante était apportée avec le troisième élément. Celui-ci était fonction de la différence entre les recettes et l'ensemble des dépenses : dépenses d'exploitation et de capital, c'est-à-dire qu'il était basé sur les résultats généraux de l'exercice. Il avait pour objet d'intéresser les réseaux à la réduction de leurs dépenses de capital. Si les résultats de l'exercice étaient bénéficiaires, il était égal à 1,5 % de l'excédent ; dans le cas contraire, une pénalité égale à 1 % du déficit était infligée au réseau.

Si le montant de la nouvelle prime se trouvait, pour un exercice, inférieur à celui de l'ancienne, c'est cette dernière qui s'appliquait, aussi bien pour le réseau que pour le personnel.

Les réseaux ne devaient toucher la nouvelle prime que lorsque leur déficit serait réduit de 1 milliard par rapport à 1932. Chaque réseau pouvait en bénéficier individuellement, si son déficit propre se trouvait réduit d'un pourcentage de la somme de 1 milliard, égal au pourcentage de son insuffisance en 1932 dans l'insuffisance globale des réseaux à la même époque.

Mais, depuis 1929, ceux-ci avaient déjà comprimé sérieusement leurs dépenses, la baisse du trafic continuait d'autre part à s'accroître. La nouvelle formule de prime semblait ne pas pouvoir jouer avant un certain temps. Il n'en résultait donc pour eux aucun avantage immédiat.

Les espoirs que l'on avait fondés sur la nouvelle formule étaient en réalité illusoire ; car elle n'a jamais eu l'occasion de s'appliquer.

2) Nouveaux avantages accordés à l'État à la fin des concessions.

a) Nouvelles conditions de reprise du matériel roulant.

Les réseaux devaient toucher, en cas de rachat ou à l'expiration de leur concession, une indemnité de reprise du matériel roulant. Nous avons vu, dans l'examen des dispositions de la Convention de 1921, que les conditions faites à l'État étaient déjà assez avantageuses pour lui. Il ne devait reprendre le matériel qu'à sa valeur doublement réduite et exprimée en francs dévalués, alors que, dans les conventions de 1883, il était tenu compte des fluctuations monétaires.

Néanmoins, ces dispositions étaient critiquées. Les adversaires du régime de la concession prétendaient que l'indemnité de reprise faisait double emploi avec les avances consenties par l'État au fonds commun pour couvrir le déficit, une partie de celles-ci servant à assurer le service des obligations émises par les réseaux pour l'achat du matériel. Les

compagnies, dans un esprit de conciliation, consentirent de nouveau sur ce point des avantages à l'Etat.

La réduction annuelle de 1/40^e pour usure fut portée à 1/5^e pour les automobiles et 1/15^e pour les automotrices, l'ancien taux restant en vigueur pour les anciens types de matériel roulant.

La valeur de reprise du matériel acheté après 1933, au moyen d'obligations du type de la Convention de 1921, devait être nulle ; mais les achats effectués antérieurement à 1933 et les acquisitions faites depuis cette date au moyen d'obligations d'un type antérieur à 1921 devaient toujours être remboursés dans les mêmes conditions.

L'avantage consenti de ce fait à l'Etat était important. Le rapporteur de la Commission des Finances à la Chambre évaluait sa valeur actuelle, en 1933, en procédant par capitalisation à intérêt composé, à 521 millions, en se basant sur le taux de 5 % et, 432 millions en prenant celui de 6 %.

Ces concessions ne trouvaient en réalité aucune compensation dans la nouvelle formule de prime, étant donné les conditions dans lesquelles celle-ci devait s'appliquer.

b) *Nouvelles dispositions concernant les charges de première année.*

Les charges de première année, correspondant aux intérêts des emprunts de trésorerie effectués par les réseaux pendant les quatre premiers mois de l'année pour couvrir le déficit de l'exercice antérieur, avaient donné lieu à des litiges entre les compagnies et l'Etat. Ce dernier voulait qu'elles soient supportées par le fond commun. Les compagnies au contraire estimaient qu'elles incombaient à l'Etat et basaient leur affirmation sur les dispositions de la Convention de 1921, confirmées par un arrêt du Conseil d'Etat du 26 avril 1929.

Cependant, dans l'Avenant de 1933, les compagnies renoncèrent à leurs droits et consentirent à ce que ces charges fussent imputées au compte du fonds commun. Il s'agissait

là, en réalité, d'un avantage tout théorique pour l'Etat ; car, étant donné sa situation, le fonds commun ne pouvait supporter effectivement les charges de première année.

III. — DISPOSITIONS CONCERNANT L'EXPLOITATION.

De toutes les mesures prises par l'Avenant de 1933 et la loi du 8 juillet, ce sont celles qui permettaient d'envisager le mieux des économies intéressantes ; mais elles devaient se produire à longue échéance.

Ces dispositions concernaient :

- L'extension de la compétence et de l'autorité du Comité de direction, signalée précédemment ;
- Les dérogations à certains articles du cahier des charges, des Conventions de 1883 et de la loi de 1845 ;
- L'accord entre le P.-O. et le Midi.

Dérogations à certains articles du cahier des charges, des Conventions de 1883, de la loi de 1845.

La loi du 8 juillet (article 2) énonçait les articles susceptibles de dérogation. L'Avenant du 6 juillet (article 9) spécifiait que les réseaux seraient entendus en ce qui concerne les modifications de textes contractuels et ajoutait deux articles nouveaux du cahier des charges (52 et 53) à la liste de l'article 2 de la loi.

Les décrets pris en exécution de ces dispositions devaient permettre aux réseaux l'assouplissement de leur exploitation en face de la concurrence des autres modes de transport.

Les règles relatives à la procédure d'établissement des tarifs plaçaient les réseaux dans un état d'infériorité vis-à-vis de leurs concurrents. Par la publicité des modifications de tarifs, les délais d'homologation ministérielle, les retards dans la mise en vigueur des nouvelles dispositions tarifaires, elles opposaient la rigidité de la tarification des chemins de fer à la souplesse des prix des autres entreprises de transport.

Les réseaux s'efforcèrent donc, après la conclusion de l'accord de 1933, d'obtenir l'assouplissement des anciennes règles. Le Comité de direction indiqua au Ministre des Travaux Publics dans quel sens devaient se faire les modifications des articles du cahier des charges, prévues par la loi du 8 juillet.

Le Ministre des Travaux Publics s'inspirant de ces indications, prépara deux décrets :

— Le premier concernant les « dérogations en matière de tarifs de chemins de fer aux prescriptions des cahiers des charges et conventions » qui fut promulgué le 30 décembre 1933¹ ;

— Le deuxième indiquant les « conditions dans lesquelles, en matière d'exploitation technique et commerciale, il pouvait être dérogé aux prescriptions des lois, cahiers des charges et conventions » et qui fut promulgué le 19 janvier 1934².

Accord entre le P.-O. et le Midi.

Cet accord est la seule des mesures de collaboration ou de fusion organique figurant dans l'Avenant de 1933. Il y est d'ailleurs simplement fait allusion dans l'article 8 de celui-ci. L'accord entre la Compagnie d'Orléans et le réseau de l'Etat au sujet des lignes de Bretagne ne figure ni dans la loi, ni dans l'Avenant.

Ces dispositions, concernant l'exploitation, rentrent dans le cadre des efforts effectués par les réseaux pour lutter contre la crise ferroviaire dans le domaine économique et technique. Ce sont ces améliorations que nous examinerons dans la partie suivante de cette étude.

1. Voir ci-dessous : VII^e partie, *La tarification*.

2. Voir ci-dessous : V^e partie, *Les Améliorations apportées aux conditions d'exploitation dans l'ordre économique et technique*.

*

* *

Les quelques modifications apportées par l'Avenant de 1933 au régime de la Convention de 1921 ne constituent pas, à proprement parler, une réforme des conditions de l'exploitation des chemins de fer.

La loi du 8 juillet rejetait tous les projets de nationalisation soumis au Parlement et également ceux de fusion des réseaux en un seul, dont le Parlement n'avait d'ailleurs jamais été saisi et qui s'étaient heurtés à une forte opposition.

Si les mesures résultant de l'accord de 1933 modifiaient sur certains points la Convention de 1921, elles confirmaient cependant ses dispositions essentielles.

La collaboration des réseaux entre eux développée par l'extension de la compétence du Comité de direction et par les accords P.-O.-Midi et P.-O.-Etat, la collaboration des réseaux et de l'Etat traduite par la nouvelle formule de prime et les nouvelles conditions de reprise du matériel roulant en fin de concession ou en cas de rachat, étaient conformes à l'esprit de la Convention de 1921.

Le relèvement des tarifs corrélatif à la réduction de l'impôt sur les transports semblait même marquer le retour à l'application des principes essentiels posés par cette convention.

Quant aux dérogations à certaines dispositions du cahier des charges, elles ne constituaient pas un bouleversement de l'organisation des chemins de fer, mais répondaient à la nécessité, devant la concurrence des autres modes de transport, de moderniser et d'assouplir les conditions d'exploitation et de les adapter aux circonstances économiques.

CINQUIÈME PARTIE

LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX CONDITIONS D'EXPLOITATION DANS L'ORDRE ÉCONOMIQUE ET TECHNIQUE

Les efforts effectués depuis la crise, et notamment à partir de 1933 jusqu'aux lois sociales de 1936, pour essayer de lutter contre le déficit, s'ils se sont avérés vains, n'en ont pas moins été importants.

Nous examinerons par la suite la compression des dépenses d'exploitation et spécialement celles de personnel, les améliorations d'ordre tarifaire et les mesures de coordination tendant à remédier à la lutte désordonnée des différents modes de transport entre eux.

Le chapitre présent a uniquement pour but de retracer les améliorations qui ont été apportées aux conditions d'exploitation et les économies qui en sont résultées.

Ces améliorations ont été dues aux mesures de collaboration des réseaux, à l'allègement de leurs obligations par le décret du 19 janvier 1934, à l'effort d'économie dans le service des trains et des gares, à des mesures d'ordre commercial accordant des facilités à la clientèle des usagers et prises en vue d'améliorer les recettes, aux progrès techniques réalisés en ce qui concerne les engins de traction et le matériel remorqué.

CHAPITRE PREMIER

MESURES DE COLLABORATION DES RÉSEAUX ENTRE EUX

Ces mesures furent prises en exécution des dispositions de l'Avenant de 1933. Les unes s'appliquaient à la gestion de lignes déterminées ou de groupes de lignes, les autres avaient pour but de réaliser une collaboration des réseaux dans l'exécution de certains services.

I. — ACCORDS CONCERNANT LA GESTION D'UNE OU PLUSIEURS LIGNES. FUSIONS ORGANIQUES PARTIELLES.

Fusion d'exploitation entre le P.-O. et le Midi.

L'accord intervenu le 16 janvier 1933 à cet effet avait pour but de réaliser une communauté d'intérêts, financière, commerciale et technique entre les deux réseaux du P.-O. et du Midi.

Une tentative du même genre avait déjà été faite en 1926, puis abandonnée par les deux compagnies, les économies escomptées n'étant pas aussi importantes qu'on l'avait cru tout d'abord. Ce qui a incité à la reprise du projet en 1933, ce sont surtout les avantages d'ordre technique et commercial, qui pouvaient découler de la coordination des services d'exploitation des deux réseaux.

Ceux-ci devaient poursuivre une politique commune dans l'organisation de leurs services commerciaux et dans leur collaboration avec les autres modes de transport. Chacun d'eux gardait sa personnalité. Les deux conseils d'administration

étaient maintenus, ainsi que leurs représentants respectifs au Comité de direction et au Conseil supérieur. Mais un Comité commun était créé. Il se composait de six administrateurs du P.-O., de quatre administrateurs du Midi et d'un des deux représentants de l'Etat dans le Conseil d'administration de chacune des deux compagnies. La présidence de ce Comité devait être accordée alternativement, tous les trois ans, au président de chacune des Compagnies ; ce fut celui de la Compagnie du Midi à qui elle échut de 1934 à 1937.

La direction générale des deux réseaux était assurée par le directeur de l'un d'eux, désigné par les Conseils d'administration sur la proposition du Comité commun, le directeur de l'autre réseau remplissant les fonctions de directeur-adjoint. C'est le directeur du P.-O., qui fut désigné comme directeur général.

La direction de chacun des services de l'exploitation, de la traction et de la voie était confiée respectivement au chef de service de l'un des réseaux désigné dans les mêmes conditions. Quant aux administrations centrales, elles ont été fusionnées à partir du 1^{er} janvier 1934.

Les programmes de travaux, de commandes de matériel, d'électrification, de publicité, étaient décidés par accord des deux réseaux. Les comptes d'établissement restaient toujours distincts ; mais les charges des travaux effectués après le 1^{er} janvier 1934 étaient mises en commun, les deux compagnies devant en profiter également. Quant aux comptes d'approvisionnements, ils étaient mis en commun, ainsi que les avoirs en caisse, en banque et en portefeuille.

Le partage des recettes et des dépenses fut réglé par le contrat d'exploitation du 21 février 1934. Leur répartition entre les deux compagnies s'effectuait au moyen de coefficients établis sur la base des résultats des cinq dernières années.

La collaboration dans la gestion, une meilleure utilisation des approvisionnements et de l'outillage, la réduction des frais généraux réduisirent les dépenses. La fusion des ser-

vices centraux et régionaux, le regroupement des roulements de locomotives, la gestion commune des parcs caractérisée par l'unification des méthodes de contrôle et de surveillance et des méthodes d'entretien, la suppression de services régionaux d'approvisionnements ont permis de réaliser des économies intéressantes. Les dépenses totales ont subi, après un an d'application de l'organisation nouvelle, une réduction de 32 millions.

Ce résultat aurait pu être obtenu autrement que par la fusion ; et il est difficile de savoir la part qui revient à celle-ci dans ces économies, étant donnés les efforts individuels qu'auraient poursuivis les deux compagnies. Quoi qu'il en soit, leur collaboration a permis de rendre ces efforts plus efficaces.

Cession par le P.-O. au réseau de l'Etat de l'exploitation des lignes méridionales de Bretagne et transfert de trafic sur certaines artères du P.-O.

La plus importante des lignes dont l'exploitation se trouvait transférée au réseau de l'Etat était celle de Savenay à Landernau (300 kilomètres). A celle-ci venaient s'ajouter 176 kilomètres de lignes d'embranchement. La Compagnie d'Orléans restait concessionnaire des lignes, l'exploitation seule étant cédée ; la ratification par le Parlement de l'accord intervenu entre elle et le réseau de l'Etat était donc inutile. C'est la raison pour laquelle cet accord, à la différence de celui conclu entre le P.-O. et le Midi, ne figure ni dans l'Avenant, ni dans la loi. Ses dispositions ont été simplement portées à la connaissance du Parlement.

Du fait de l'exploitation unique, les relations entre les deux grandes lignes Nord et Sud de la Bretagne se sont trouvées améliorées. L'acheminement des marchandises put s'effectuer avec plus de rapidité. On a chiffré à 200.000 le nombre annuel des kilomètres-trains économisés par les deux réseaux grâce à ces nouvelles dispositions.

Cette modification procurait surtout des avantages au réseau de l'Etat qu'il faisait bénéficier de l'exploitation de lignes rémunératrices.

En contre-partie, cependant, des transferts de trafic étaient effectués au profit de lignes du P.-O. ayant un profil et un tracé en plan meilleurs que ceux des lignes correspondantes du réseau de l'Etat. C'est ainsi que de nombreuses relations vers la Rochelle et vers Royan purent emprunter, au lieu de la ligne de Bordeaux du réseau de l'Etat, celle du P.-O. jusqu'à Poitiers ou Angoulême. De même, la liaison Dieppe-Nantes put s'effectuer par Angers au lieu de Segré.

Nouvelle exploitation des Ceintures de Paris.

La suppression des trains de voyageurs sur la Petite Ceinture a été réalisée le 23 juillet 1934. Ceux-ci furent remplacés par un service d'autobus dont le trafic-voyageurs atteignit un volume de 15 % supérieur à celui de la Petite Ceinture et les recettes un montant de 30 % plus élevé.

Le 1^{er} janvier 1935 eut lieu enfin la suppression du Syndicat d'exploitation des Ceintures de Paris. Le partage de leur trafic fut effectué entre les réseaux de l'Etat, du Nord et de l'Est. Les économies prévues étaient d'environ 6 millions par an.

Autres cessions d'exploitation.

De nombreuses lignes sans grande importance furent confiées à des réseaux secondaires. Sur l'Est, les lignes de Wassy à Saint-Dizier et à Doulevant-le-Château, de Mont-sur-Meurthe à Bruyères, de Chalindrey à Gray, etc... ont été cédées à des réseaux secondaires. Il en a été de même sur l'Etat de la ligne de Chars à Magny, dont l'exploitation fut confiée à la Société générale des chemins de fer économiques.

Dans la région parisienne enfin, la ligne de Sceaux (du P.-O.) fut rattachée au Métropolitain. Il s'agissait du tronçon de Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau. Au delà de cette

station, c'est-à-dire de Massy à Limours, la ligne continuait d'être exploitée par la Compagnie d'Orléans, la section de Massy à Saint-Rémy-lès-Chevreuse étant électrifiée, celle de Saint-Rémy à Limours parcourue par des autorails. En ce qui concerne le transport des marchandises sur la section exploitée maintenant par le Métropolitain, il est effectué dans les mêmes conditions qu'auparavant.

II. — COLLABORATION ENTRE LES RÉSEAUX POUR L'EXÉCUTION DE CERTAINS SERVICES

Cette collaboration s'est traduite par une interpénétration plus poussée de leurs trafics respectifs, par la mise en commun de certains services et par la tendance à l'unification des types de matériel.

Interpénétration des trafics.

Les points de jonction entre deux réseaux limitrophes étaient souvent la source de frais inutiles. A cet égard, des économies ont été réalisées grâce à des ententes conclues, surtout à partir de 1934, et ayant pour objet l'interpénétration des trains et locomotives d'un réseau sur l'autre et l'utilisation réciproque de leurs installations.

D'importantes réductions de dépenses ont été ainsi faites, dans les gares de triage, par des acheminements directs de trains de marchandises. Des économies appréciables ont été obtenues grâce au transfert du relai des locomotives, des gares de transit à celles qui possédaient le dépôt le plus proche sur le réseau voisin.

Cette interpénétration a permis de même la fermeture d'installations communes. Ainsi, la gare Angoulême-Etat a été supprimée et tout le trafic Etat reporté sur la gare Angoulême-P.-O. Les dépôts de la Compagnie d'Orléans et du réseau de l'Etat à Orléans, Tours, Angers, Saint-Nazaire, Poitiers, etc., ont été fusionnés.

Les parcours de pénétration ont permis en outre d'améliorer les acheminements de marchandises. Les transports de petite vitesse étaient jusqu'alors effectués par l'itinéraire le plus court ; ce n'était pas, souvent, le plus économique. Des détournements étaient préférables pour éviter des lignes à voie unique ou à mauvais profil et réduire le nombre des escales. Des accords, fruits d'études communes, ont permis à cet égard aux réseaux de rectifier certains itinéraires ; le prix de revient des transports correspondant s'en est trouvé amélioré.

En ce qui concerne, d'autre part, les parcours directs d'un réseau à un autre, une ventilation des recettes était nécessaire ; elle était l'œuvre d'un organisme central créé par les chemins de fer : le Contrôle commun. La répartition se faisait jadis d'une façon rigoureuse, c'est-à-dire que chaque réseau percevait un montant de recettes correspondant exactement au nombre de kilomètres parcourus sur son territoire.

Les chemins de fer simplifièrent ces méthodes de ventilation. A la répartition exacte fut substituée une répartition forfaitaire au moyen de coefficients. Le produit des taxes G. V. fut ainsi distribué au moyen de simples arrangements entre les réseaux, celui des colis-postaux grâce à un coefficient unique de réseau à réseau. Pour la répartition des recettes P. V., on fractionna le territoire de chacun d'eux en zones et on établit des coefficients correspondant au transport des marchandises d'une gare quelconque située dans une zone déterminée de l'un, vers les gares d'une zone de l'autre. Les économies d'effectifs que ces mesures ont permis au Contrôle commun de réaliser ont été appréciables.

Mise en commun de certains services,

Signalons tout d'abord la *fusion des services du contentieux*, le 1^{er} octobre 1933, qui a permis de faire des économies par des suppressions d'emplois au fur et à mesure des mises à la retraite.

En second lieu, les *commandes de combustibles*, qui auparavant étaient passées individuellement au nom de chaque réseau par l'ingénieur en chef du matériel et de la traction, furent, à partir de 1933, mises en commun. La réception du combustible était faite, pour l'ensemble des réseaux, par celui d'entre eux sur le territoire duquel se trouvait le bassin houiller. Par exemple, c'est la Compagnie du Nord qui assurait pour le compte des chemins de fer français la réception du charbon provenant des mines de la région du Nord et du Pas-de-Calais.

Pour les *matières autres que le charbon*, l'année 1933 a vu également se réaliser la mise en commun du contrôle des réceptions. Les pièces et le matériel commandés par un réseau étaient jusqu'alors remis aux représentants de celui-ci. Dorénavant, le contrôle de la fabrication, la réception des matières à la sortie de l'usine étaient assurés par le réseau sur le territoire duquel se trouvait l'entreprise industrielle. Pour la fabrication à l'étranger, le contrôle était effectué respectivement par le Nord en Belgique, l'Alsace-et-Lorraine au Luxembourg et en Allemagne, le P.-L.-M. en Suisse et en Italie, le P.-O. en Espagne et l'Etat en Angleterre. L'économie réalisée annuellement de ce fait s'élevait à 2,5 millions environ.

Un *Service commun d'achats* fut enfin créé en 1933 ; il était géré par la Compagnie de l'Est et préparait les marchés relatifs aux matières de grande consommation mentionnées dans le Recueil des Spécifications techniques unifiées des grands réseaux. La mise en commun des commandes permettait l'obtention de conditions plus avantageuses de la part des fournisseurs.

Unification des conditions de réception et des types de matériel.

Le fonctionnement du Service commun d'achats exigeait une certaine unité dans les conditions de fabrication. En col-

laboration avec les Syndicats des industries intéressées et les Comités de normalisation, les ingénieurs des réseaux ont mis sur pied un recueil contenant des spécifications techniques unifiées et concernant les articles les plus divers.

Dans le même ordre d'idées, un effort vers l'unification du matériel fut fait par les services du matériel et l'Office central d'études de matériel de chemins de fer. Le rôle de ce dernier organisme, créé à la fin de la guerre, s'est ainsi trouvé étendu. La normalisation des types permettait des prix de revient moins élevés et était indispensable, par suite de la mise en commun des parcs. Elle s'est réalisée d'une façon assez large en ce qui concerne le matériel remorqué ; pour les locomotives, on en est resté au stade des études.

CHAPITRE II

ALLÈGEMENT DES OBLIGATIONS DES RÉSEAUX

(DÉCRET DU 19 JANVIER 1934.)

Le décret du 19 janvier 1934, cité précédemment, a assoupli les obligations des réseaux en matière d'exploitation commerciale et technique.

Il comportait trois titres :

Le Titre I concernait les dérogations aux articles du cahier des charges, énumérées dans l'article 2 de la loi du 8 juillet 1933¹ ; le Titre II, les dérogations à la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer ; le Titre III, les dérogations aux Conventions de 1883.

TITRE I. — DÉROGATIONS AUX ARTICLES DU CAHIER DES CHARGES

Sous cette rubrique rentrent des dispositions diverses d'ordre commercial ou technique.

Modifications des dispositions relatives aux expéditions (article 8)

En ce qui concerne les *services par fer*, l'article 8 apportait au cahier des charges quatre ordres de modifications s'appliquant respectivement à la grande vitesse, à la petite vitesse, à

1. Exception faite de l'article 48, qui faisait l'objet du décret du 30 décembre 1933 sur la tarification.

un régime unique de vitesse, à la suppression dans certains cas des délais de transport.

Pour la *grande vitesse*, les réseaux étaient tenus auparavant d'assurer par le premier train de voyageurs approprié, comprenant des voitures de toutes classes, l'expédition des marchandises enregistrées au moins trois heures avant le départ de ce train. Dorénavant, le nombre de convois susceptibles d'effectuer ces transports était limité ; c'est le Ministre qui les désignait, sur la proposition du réseau, l'expédition se faisant par le premier d'entre eux et le délai de présentation à l'enregistrement étant réduit à deux heures. Il résultait de cette limitation du nombre de trains une plus grande facilité d'exploitation pour les réseaux.

Pour la *petite vitesse* les nouvelles dispositions étaient à l'avantage des chemins de fer, mais aussi du public. Le délai d'expédition après la remise des marchandises était toujours de vingt-quatre heures, mais il pouvait être augmenté afin de permettre le transport par un matériel approprié. En contrepartie pour l'usager, la durée du trajet qui était de un jour par tranche de 125 kilomètres fut réduite à vingt-quatre heures par 200 kilomètres.

En troisième lieu, un nouveau régime de « *vitesse unique* » fut prévu, entièrement différent des régimes de grande et de petite vitesse par les prix et les délais. Ses tarifs devaient être établis conformément aux dispositions du décret du 30 décembre 1933 sur la tarification. Celles du cahier des charges sur ce point se sont trouvées modifiées ; car, si elles comportaient aussi un mode de transport intermédiaire par ses prix et ses délais entre la grande et la petite vitesse, celui-ci se superposait à ces deux régimes, mais ne s'y substituait pas.

L'article 8 rendait en outre facultatif les délais de transport lorsque le volume des expéditions se trouvait anormalement accru par la défaillance d'un autre mode de transport, comme celui de la batellerie (c'est ainsi que, lors de l'interruption de la navigation sur la Seine, le réseau de l'Etat s'était trouvé dans l'obligation de transporter une quantité consi-

dérable de marchandises en un temps très bref sur la ligne Rouen-Paris). Cette mesure ne jouant que dans un cas exceptionnel était parfaitement justifiée, d'autant plus que les délais de transport en France sont moins longs que dans beaucoup de pays étrangers.

En ce qui concerne les *services de remplacement*, l'article 8 donnait au Ministre le pouvoir de fixer, sur proposition des réseaux, les délais de transport. La création de ces services visait à réduire les dépenses d'exploitation ; mais, ayant à lutter contre des entreprises privées, les délais de transport qui leur étaient impartis devaient être susceptibles de modifications rapides. C'est pour cette raison que celles-ci devaient intervenir dans les quinze jours, comme les changements de tarifs en vertu du décret du 30 décembre 1933.

Modifications des règles concernant l'ordre des expéditions et la remise des récépissés (article 7).

En général, les marchandises pour une même destination sont expédiées par ordre d'inscription. L'article 7 a spécifié que cette obligation ne s'appliquait qu'aux expéditions soumises au même tarif et n'exigeant pas un matériel d'un type spécial, les réseaux n'étant pas tenus d'en disposer à tout moment.

En second lieu, en vue de simplifier le service dans des gares peu actives, par la centralisation des écritures dans des centres plus importants, l'article 7 permettait de ne délivrer le récépissé, établi à défaut de lettre de voiture, que vingt-quatre heures après l'enregistrement des marchandises.

Réduction de la franchise des bagages dans les services de remplacement (article 5)

La franchise accordée aux voyageurs dans les services par fer est de 30 kilos. L'article 5 permettait au Ministre d'autoriser les chemins de fer à réduire ce chiffre pour les ser-

vices de remplacement dans des conditions correspondant aux circonstances et précisées dans les tarifs.

Réduction du nombre des classes dans les trains de voyageurs.

En vertu de l'article 2, le Ministre des Travaux-Publics pouvait autoriser les réseaux, sur leur proposition, à réduire le nombre des classes dans les trains de voyageurs. C'est ainsi que, d'une part, certains trains de luxe à marche très rapide ne comportent que des voitures de première classe, et que, d'autre part, sur les petites lignes, les voitures de première et même de deuxième classe ont été supprimées.

Dispositions spéciales aux autorails (article 9).

L'article 9 donnait aux réseaux la possibilité de réduire le poids des bagages admis en franchise sur les autorails, dans les mêmes conditions que pour les services de remplacement.

L'obligation de transporter se trouvait également limitée, quant à la nature, aux dimensions, au poids des bagages, par les possibilités du matériel. L'autorail n'était pas soumis à cet égard aux mêmes prescriptions que le train.

Enfin sur les petites lignes, les chemins de fer pouvaient assurer le service des messageries soit par les autorails, soit par des trains de marchandises pouvant n'être mis en route que certains jours.

Dispense d'entretien du chemin de fer et de ses dépendances ; suppression d'installations (article 1^{er}).

L'article 1^{er}, le plus important du titre I. vise les dérogations aux principes posés par l'article 30 du cahier des charges, en vertu duquel le chemin de fer et ses dépendances devaient être entretenus d'une façon continue aux frais des réseaux. Sur des lignes où des services de remplacement

avaient été substitués aux services par fer, certains de ces frais d'entretien ne se justifiaient plus.

L'article 1^{er} donnait au Ministre des Travaux Publics le pouvoir d'autoriser les réseaux à cesser l'entretien des installations rendues inutiles par les transformations apportées dans l'exploitation, et à suspendre leur service sur une ligne, lorsqu'il estimait qu'il était assuré convenablement par d'autres moyens de transport. Enfin, il pouvait les autoriser à faire effectuer, sous leur contrôle et leur responsabilité, la desserte d'une ligne ou d'une section de ligne par un autre mode de transport que le chemin de fer et par un autre itinéraire.

TITRE II. — DÉROGATIONS A LA LOI DU 15 JUILLET 1845 SUR LA POLICE DES CHEMINS DE FER

Ces dispositions sont relatives aux clôtures et barrières dont les voies ferrées devaient être closes des deux côtés, et aux distances à observer pour les constructions le long de la voie ferrée.

D'après l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, les voies ferrées devaient être entourées de chaque côté par des *clôtures* et des *barrières* établies à tous les endroits où le chemin de fer croisait à niveau une route de terre. Ces obligations constituaient pour les réseaux des charges importantes. Des lois antérieures (27 octobre 1880 et 26 mars 1897) avaient autorisé le Ministre à les en dispenser, mais la procédure prévue était si compliquée qu'elle rendait celles-ci pratiquement sans effet.

L'article 10 du décret de 1934 ne maintint l'obligation de clore qu'aux endroits prévus par le Ministre. Cette sujétion était en effet fort lourde pour les réseaux, alors que les routes où circulent des véhicules aussi rapides que les trains ne sont séparées des propriétés riveraines par aucune clôture.

Les barrières étaient de même la source de dépenses importantes. Les réseaux demandaient la suppression d'un certain nombre d'entre elles et leur remplacement par un système

de signalisation approprié, comme cela se pratique dans certains pays étrangers. En 1926, une commission présidée par le Ministre des Travaux Publics et comprenant des représentants du Touring-Club de France, des routes et des chemins de fer, après avoir étudié la question, s'était prononcée en faveur de la suppression du gardiennage des passages à niveau, là où elle pouvait être envisagée sans inconvénients pour les usagers de la route. C'est l'article 10 du décret de 1934 qui a donné sur ce point satisfaction aux réseaux en permettant la suppression de barrières, « sous réserve des mesures à prendre en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation et la sécurité du public ».

En ce qui concerne les *distances à observer* le long des voies ferrées, l'article 2 du décret autorisait les constructions à des distances inférieures à celles prévues par la loi de 1845.

TITRE III. -- DÉROGATION AUX CONVENTIONS DE 1883

Ce titre qui ne comporte qu'un seul article (12) était relatif à la fameuse obligation des *trois trains* par jour. Il s'agissait là d'un exemple caractéristique des contraintes sous lesquelles étouffaient les chemins de fer français. L'obligation de transporter dans des conditions fixées par la loi, sur des lignes sans intérêt commercial, était une source de dépenses considérables. En vertu de l'article 12, le Ministre des Travaux Publics pouvait autoriser les réseaux à mettre en marche chaque jour sur certaines lignes un nombre de trains inférieur à trois.

★

★ ★

Les dispositions contenues dans le décret du 19 janvier 1934 avaient apporté un allègement sensible des charges imposées aux réseaux. Ceux-ci restaient néanmoins en état d'infériorité par rapport aux autres modes de transport maîtres de leurs

tarifs, de leurs horaires, de leurs itinéraires, libres de supprimer des services d'un prix de revient trop élevé.

Les mesures prises s'avéraient indispensables ; mais, étant donné la situation dans laquelle se trouvaient les chemins de fer, elles ne pouvaient constituer un remède souverain. Il est regrettable qu'on ne les ait pas mises en vigueur trois ans plus tôt, au début de la crise, et que le projet de loi du 26 janvier 1931, dont les dispositions étaient les mêmes que celles du décret de 1934, n'ait pas été adopté.

L'institution de services de remplacement, la suppression des exploitations ferroviaires rendues inutiles par les transformations effectuées dans l'exploitation et la suspension des services par fer sur des itinéraires desservis par d'autres moyens de transport, étaient de nature à permettre la réalisation d'économies importantes. Cependant, pour que ces mesures fussent appliquées, il fallait, au préalable, une décision du Ministre des Travaux Publics ; leur efficacité dépendait donc de la volonté des Pouvoirs publics.

S'il avait allégé et assoupli les sujétions auxquelles étaient soumis les réseaux, le décret du 19 janvier 1934 ne leur avait donc nullement donné un régime de liberté. La liberté était d'ailleurs incompatible avec leur caractère de service public. Néanmoins, un régime plus souple aurait pu être institué et cela dès le début de la crise, alors que le système des autorisations, des permissions entravait la possibilité de résistance des chemins de fer à la concurrence d'entreprises privées, jouissant à ce moment d'une liberté absolue.

CHAPITRE III

ÉCONOMIES RÉALISÉES DANS LE SERVICE DES TRAINS ET DANS CELUI DES GARES

Le service des trains a été caractérisé non seulement par des progrès en ce qui concerne les vitesses commerciales et les fréquences, mais aussi par une recherche simultanée des économies possibles. Celui des gares a été l'objet d'une très importante diminution des dépenses, corrélative à la modernisation des méthodes d'exploitation.

I. — ÉCONOMIES RÉALISÉES DANS LE SERVICE DES TRAINS

L'augmentation des vitesses commerciales des trains rapides et omnibus, l'augmentation ou le maintien des fréquences, en dépit de la chute du trafic, grâce à l'emploi d'automotrices, l'amélioration des correspondances, des circulations transversales et des services de banlieue, l'acheminement plus rapide des marchandises grâce à la modernisation des méthodes de triage constituent les progrès faits dans le service des trains et qui ont permis aux réseaux de lutter, dans une certaine mesure, contre la chute du trafic.

Cet effort était d'autant plus remarquable qu'il s'accompagnait de la réalisation d'économies importantes. Celles-ci ont surtout porté sur la diminution et la meilleure utilisation des effectifs.

L'augmentation de la vitesse commerciale des trains de marchandises, qui permettait l'allongement des parcours et

la spécialisation du personnel à certaines catégories de trains, a provoqué la réduction du nombre des équipes d'agents d'accompagnement. De même, les accroissements de vitesse, le développement des trains directs ont permis l'allongement des parcours des équipes des agents de conduite.

Outre cette réduction des effectifs, il faut signaler l'économie de traction et celle d'entretien dues à l'allègement des trains. La diminution du nombre des véhicules des convois permet, à vitesse égale, de réaliser une économie appréciable ou, à dépense égale, d'accroître la vitesse commerciale. La diminution du nombre des voitures de voyageurs a été sensible, aidée sur certains parcours par la suppression d'une classe sur trois.

II. — ECONOMIES OBTENUES DANS L'EXPLOITATION DES GARES

Le service des gares occupe environ 80 % des effectifs des réseaux, c'est dire l'importance qui s'attache pour les chemins de fer à l'étude des moyens susceptibles d'en améliorer l'organisation. Une meilleure utilisation de la main-d'œuvre, l'organisation rationnelle des chantiers spécialisés et notamment celle des transbordements, le perfectionnement des méthodes de triage sont les principaux problèmes que les réseaux se sont efforcés de résoudre.

Meilleure utilisation de la main-d'œuvre.

La révision des cadres des petites gares a été pour les réseaux une source d'économies fructueuses. C'est ainsi que, dans des haltes où la présence d'agents du cadre permanent en service continu n'était pas nécessaire, ces derniers ont été remplacés par des auxiliaires ou par du personnel féminin à service discontinu. Cette exploitation simplifiée des haltes se caractérise par leur ouverture uniquement pendant de courtes périodes de temps, avant et après le passage des

trains. La compression d'effectifs en résultant fut réalisée progressivement, au fur et à mesure des vacances se produisant dans les postes correspondants. Dans le même ordre d'idées, l'emploi d'auxiliaires (veuves d'agents, journaliers) dans les gares où l'effectif est à certains moments insuffisant, mais où un agent supplémentaire du cadre permanent serait inutile, a permis la réalisation d'économies sensibles, en même temps que dans l'ordre social l'amélioration de la situation de personnes méritantes.

Des échanges d'agents entre les services furent également mis en pratique : concours du personnel des gares à la manœuvre des barrières et inversement, emploi des gardes-barrières pour le service des petites gares, mise à la disposition du service de la voie d'agents du service d'exploitation dans des périodes où le trafic se ralentit. On accentua de même l'interpénétration des services des agents des trains et des gares.

La fermeture de certaines lignes la nuit a permis dans les gares intéressées de faire effectuer le travail en deux périodes de huit heures au lieu de trois. C'est ainsi que la Compagnie du Nord a fermé la nuit les lignes Amiens-Rouen, Montdidier-Cambrai-Douai, Amiens-Tergnier.

Dans des gares de moyenne importance enfin, la fusion des services G. V. et P. V. a eu pour conséquence une meilleure utilisation du personnel et une réduction des effectifs, notamment sur les réseaux du Nord et du P.-L.-M. où ces fusions ont été nombreuses.

Organisation rationnelle des transbordements.

Les progrès faits à cet égard, ainsi qu'en ce qui concerne les autres chantiers spécialisés, ont été pour plusieurs réseaux la source d'importantes économies.

Il est impossible, dans l'acheminement des marchandises de leur point de départ à celui d'arrivée, d'éviter des transbordements ; dans le cas contraire, un nombre considérable

de wagons serait nécessaire. On procède en général à deux transbordements : le premier étant effectué dans une gare centrale où passent de grands courants de transport et voisine de la station expéditrice, le deuxième fait également dans la gare centrale la plus proche de la station destinataire.

Une organisation scientifique, taylorisée, de ces opérations devait permettre une augmentation intéressante du rendement. La Compagnie d'Orléans a fait des études sur ce sujet et, suivie par les autres réseaux, a mis en pratique des méthodes rationnelles de transbordement. Le principe essentiel consiste dans le rechargement direct des colis, de véhicule à véhicule, sans les déposer à terre. Ceci exige naturellement un travail de bureau préalable, une préparation précise des tâches de chacun, une réglementation des heures et des lieux exacts de stationnement des wagons.

En quelques années ces méthodes scientifiques ont été adoptées par tous les réseaux. On peut chiffrer à 35 % l'augmentation du rendement qui en est résultée. Pour un seul quai de la gare de Juvisy, la Compagnie d'Orléans a réalisé en un an une économie de 400.000 francs.

Un choix judicieux des gares chargées des transbordements était à cet égard nécessaire. Des désaffectations et de nouvelles affectations ont été réalisées, permettant en outre une réduction des effectifs et du nombre des heures de travail des machines de manœuvre dans les gares intéressées.

Perfectionnement des méthodes de triage.

L'obligation de transporter les marchandises vers n'importe quelle localité, voulue par l'usager et desservie par le chemin de fer, oblige les réseaux à de lourdes dépenses de fonctionnement des triages. Le triage consiste dans la concentration de plusieurs wagons destinés à une même région dans certains centres, afin que les convois formés puissent parcourir le plus grand trajet possible sans remaniements. Au point d'arrivée, un second triage a lieu, le convoi est

fractionné et chacun de ses éléments dirigé vers sa gare destinataire. Les réseaux ont fait de sérieux efforts pour perfectionner l'organisation de ces triages.

En premier lieu, un choix rationnel des gares s'imposait. Des petits triages ont été supprimés et reportés sur des centres plus importants. Aux frontières des réseaux, leur collaboration a souvent permis la suppression de ces opérations. Ainsi, le P.-O.-Midi a supprimé le triage de Brétigny, fusionné ceux de Bordeaux-Docks et de Bordeaux-Saint-Louis, le Nord a fusionné les triages de la région de Maubeuge, l'Etat a fermé ceux de Versailles-Matelots, Saint-Etienne de Rouvray, Serquigny, etc., l'Est ceux d'Is-sur-Tille, Pagny-sur-Moselle, etc., l'Alsace-Lorraine ceux de Thionville, Uckange, etc... La réduction des dépenses a été considérable : les deux réseaux du Nord et de l'Est par exemple sont parvenus, à la suite de la suppression ou de la fusion de triages à leurs points frontières, à une économie annuelle d'environ trois millions.

On s'est attaché en outre à perfectionner les méthodes d'organisation et à les compléter par des travaux neufs.

L'organisation rationnelle des gares de triage a conduit à la création, dans celles-ci, d'un *service de régulation*, dont le rôle est de prévoir le nombre et la destination des wagons qui y seront acheminés. Cet organisme centralisateur peut, de plus, exercer un contrôle efficace sur tout le travail qui s'effectue dans un centre de triage. De pareils services ont été créés à Dunkerque, Creil, Tergnier, Mulhouse, le Mans, etc...

Un aménagement des installations de triage était nécessaire pour grouper le travail des équipes sur deux périodes de huit heures au lieu de trois. Pour parvenir à ce résultat, il fallait accroître dans la mesure du possible le débit des buttes de triage¹ et obtenir à cet effet, au bas du plan incliné, une vitesse satisfaisante pour les wagons « mauvais rou-

1. L'organisation d'un centre de triage comporte : un faisceau de débranchement sur lequel sont dirigées les rames de wagons, une butte de gravité, un faisceau de formation sur lequel sont acheminées les voitures suivant leur destination.

leurs ». L'augmentation de vitesse résultant de l'inclinaison plus accentuée de la butte de gravité étant trop grande pour les voitures normales, des dispositifs de freinage pouvant être manœuvrés à distance, en raison de la vitesse et de la cadence des véhicules, ont été réalisés : tel l'appareil Deloison utilisé pour la première fois sur la Compagnie du Nord et dérivé du sabot-cale. Des appareils étrangers plus modernes, réalisant le ralentissement des wagons par le freinage latéral sur les roues, ont été introduits en France : le réseau de l'Etat a utilisé le rail-frein allemand type Frolich, celui du P.-L.-M. des rails-freins américains.

Le grand débit des buttes exigeait également une manœuvre rapide des aiguilles des faisceaux de triage. Celle-ci fut obtenue par l'extension de la manœuvre électrique soit individuelle, soit commandant toutes les aiguilles d'un itinéraire de destination.

Pour la régularité des débranchements, une amélioration des liaisons entre les différents chantiers fut réalisée à l'aide d'installations de panneaux lumineux et de haut-parleurs. Pour le travail de nuit, des projecteurs à éclairage oblique furent installés.

Ces mesures ont permis d'obtenir un rendement bien plus élevé des buttes : huit ou dix wagons au lieu de quatre par minute, une diminution sensible des avaries et des conditions de sécurité bien supérieures pour le personnel.

Quant aux économies qui en sont résultées, elles ont été très importantes. En 1934, le Nord est parvenu à une diminution de dépenses de 8 millions ; le P.-L.-M., par la seule réduction des heures de travail des machines de manœuvre, a économisé plus de 4 millions ; l'aménagement du triage des Aubrais permit au P.-O. d'envisager une économie annuelle de l'ordre de 1 million.

CHAPITRE IV

AMÉLIORATIONS D'ORDRE COMMERCIAL

(MESURES D'ORDRE TARIFAIRE EXCLUES)

Ces améliorations sont résultées de certaines facilités consenties aux usagers en ce qui concerne le transport des marchandises ou des bagages et de l'extension de l'action publicitaire.

Facilités consenties aux usagers.

Les réseaux, stimulés par la concurrence automobile, se sont efforcés de réaliser le service porte à porte, dont l'absence constituait pour eux une sérieuse cause d'infériorité.

A cet effet, l'unification et la simplification des barèmes de base applicables au factage et au camionnage, c'est-à-dire aux livraisons et enlèvements respectifs de la grande et de la petite vitesse à l'intérieur des villes, assouplit singulièrement la tarification correspondante. Le service des enlèvements à domicile fut d'autre part développé ; jusqu'alors, en effet, l'effort des réseaux avait plutôt porté sur celui des livraisons. L'importance des services de réexpédition, c'est-à-dire d'acheminement au delà de l'octroi des villes, s'accrut en liaison avec la coordination chemin de fer-automobile. L'institution de colis express, transportés aussi rapidement que les bagages et enlevés à domicile, fut accueillie avec faveur par le public et apporta aux réseaux des recettes intéressantes.

De nouvelles facilités de paiement furent enfin accordées aux personnes en relation fréquente avec le chemin de fer : les réseaux consentirent en effet à accepter un nouveau moyen

de paiement, le système des *fiches de contrôle marchandises*. Celles-ci présentaient les mêmes avantages que les chèques, et, en plus, celui d'être acceptées sans formalités par les bureaux des gares. L'acquisition d'un carnet de fiches donnant lieu en outre à une avance de fonds au profit du réseau, une remise était allouée à son détenteur après utilisation.

Un autre progrès fut fait, concernant le transport des masses indivisibles et résultant du décret du 19 janvier 1934 (article 6). D'après le cahier des charges, les chemins de fer n'étaient tenus de transporter que les marchandises d'un poids inférieur à 5.000 kilos. Sur la proposition des réseaux cette règle fut modifiée ; dorénavant, ceux-ci s'engageaient à accepter obligatoirement toutes les masses indivisibles d'un poids supérieur à 5.000 kilos, dans la mesure où le permettait la capacité du matériel disponible et fixaient dans ce cas les conditions de délai et de transport.

Action publicitaire.

De même qu'ils ont été incités à moderniser leurs méthodes d'exploitation, les réseaux se sont efforcés par des propagandes variées d'attirer ou de conserver une clientèle que leur manque d'esprit commercial, jusqu'à la disparition de leur monopole de fait, avait conduite à préférer les autres modes de transport.

Devant la concurrence automobile, les chemins de fer ont compris l'intérêt qu'ils pouvaient retirer d'une action publicitaire faisant valoir leurs conditions avantageuses de transport, les facilités consenties aux usagers, mettant le public au courant des progrès techniques réalisés dans leur exploitation.

En ce qui concerne les voyageurs, les réseaux ont organisé rationnellement leur publicité. Ils ont publié notamment des affiches bien conçues, mettant en valeur de nouvelles liaisons rapides, comme celles réalisées par les autorails, ou l'institution de services nouveaux comme les couchettes de troisième classe. De même une large propagande, par des moyens

divers : affiches, brochures, publicité dans les groupes sportifs, a été faite pour les billets spéciaux, accroissant ainsi considérablement le trafic sur certains parcours. Des bureaux de tourisme et de renseignements dans les gares et des bureaux de ville, où toutes les indications sont données, non seulement sur les voyages proprement dits, mais aussi sur les hôtels, ont été ouverts. A l'étranger, des bureaux ont été installés, chargés de la propagande et de la vente des billets ; leurs recettes sont très importantes. Dans les villes étrangères, où de tels organismes n'existent pas, les chemins de fer français se sont entendus pour faire effectuer les mêmes services par des agences de voyages (Prague, Budapest), par des agences de wagons-lits (Buenos-Ayres) ou des chambres de commerce (Stockholm).

La publicité touristique s'est ainsi développée, mettant en valeur les ressources touristiques du pays et servant également les intérêts des industries qui en vivent. Outre les procédés ordinaires (guides, brochures, affiches), la presse française et étrangère, la T. S. F., le cinéma, les expositions photographiques, les tournées de conférence avec projection de films à l'étranger faites par des représentants des réseaux sous le patronage des agents diplomatiques, ont été mis au service de cette propagande.

En ce qui concerne les marchandises, des rapports directs avec les usagers ont été établis grâce à la création d'un corps de démarcheurs. Ceux-ci vont visiter les clients du chemin de fer et se mettent à leur disposition pour les transports qu'ils ont à faire effectuer ; ils prennent note de leurs réclamations et de leurs désirs et s'efforcent de les satisfaire. La tenue de fiches-client facilite leur travail.

Cette action publicitaire récente a mis le public au courant des avantages que présentent pour lui les transports par fer. La publicité des méthodes techniques d'exploitation, par la presse, le cinéma, les visites des installations ferroviaires, lui ont fait connaître en outre toute une organisation dont il ignorait le fonctionnement.

CHAPITRE V

PROGRÈS TECHNIQUES CONCERNANT LE MATÉRIEL ROULANT

Les améliorations des méthodes d'organisation de travail, le développement de l'outillage mécanique, la généralisation des applications de l'électricité, la modernisation des installations des gares, se sont accompagnés des progrès techniques réalisés en ce qui concerne les engins de traction et le matériel remorqué. La caractéristique essentielle de ce progrès, au cours des dernières années, est l'introduction et le développement sur les chemins de fer français des automotrices à moteur thermique. Les perfectionnements des machines à vapeur et du matériel remorqué ne s'en sont pas moins poursuivis durant cette période. Les résultats de cette évolution, et c'est là le point de vue qui nous intéresse, se sont traduits par un meilleur rendement du matériel roulant et par des économies appréciables.

Engins de traction.

Le travail plus intense demandé aux locomotives à vapeur, découlant de trains de marchandises plus lourds et de vitesses plus élevées, exigeait un accroissement de leur puissance.

Des procédés divers ont permis une augmentation de la vitesse de vaporisation et, partant, une économie d'eau et de combustible : perfectionnement des dispositifs d'échappement réalisant en même temps un meilleur tirage, c'est-à-dire une

aspiration complète des gaz de la combustion, installation de siphons facilitant les échanges de chaleur entre l'eau et le foyer, réchauffement de l'eau du tender par les gaz de combustion avant son envoi dans la chaudière.

Par l'amélioration du rendement thermique du combustible, résultant du perfectionnement des conduites de vapeur et des orifices d'admission, de l'augmentation de pression des chaudières permettant une pression élevée à l'entrée de la vapeur dans les cylindres, on est parvenu à réaliser des économies sensibles de charbon.

Les dépenses de combustible se sont trouvées, d'autre part, réduites par le perfectionnement des méthodes de mélange. Des stations de mélange ont été créées d'où sort un combustible de qualité toujours égale obtenu en partant de charbons divers. Elles permettent l'utilisation de produits de qualité médiocre et peu coûteux, dont l'usage avec l'ancienne méthode des mélanges sur place devait être prohibé. Le réseau de l'Etat avait estimé à une dizaine de millions l'économie réalisée de cette façon.

L'effort de transformation s'est poursuivi sur tous les réseaux et s'est traduit, pour des vitesses et des efforts égaux, par d'importantes diminutions des dépenses de combustible. A titre d'exemple, l'amélioration des machines Pacific, à distribution à soupape type Lentz, a permis une économie de charbon de l'ordre de 20 %.

Outre les améliorations apportées aux locomotives en service, des machines de types nouveaux ont été étudiées. Le P.-L.-M. a mis notamment en service des locomotives Diesel sur la ligne Paris-Nice.

Quant à la politique d'électrification sur les réseaux éloignés des frontières, elle a procuré des avantages, non seulement à ceux-ci, mais également aux régions desservies et à l'économie nationale en général.

Les automotrices à moteur thermique.

Le développement continu des automotrices à moteur thermique s'explique par la possibilité qu'elles offrent de réaliser un service plus économique et plus fréquent.

Les premiers autorails sont apparus sur les réseaux français en 1930 ; depuis, leur nombre s'est accru considérablement. Alors qu'au début on envisageait uniquement l'emploi d'automotrices légères sur des lignes secondaires, en remplacement de trains omnibus, on a considéré, par la suite, ce mode de transport comme susceptible d'être employé sur des lignes à trafic moyen pour compléter le service de trains express. Actuellement enfin, sur certains parcours, des automotrices de grande puissance, isolées (Bugatti du réseau de l'Etat), couplées (couplage Renault), rames automotrices (deux motrices et une remorque placée au centre en service sur le Nord), assurent les mêmes services que des rapides. La vitesse commerciale de ces machines est de 110 kilomètres à l'heure, ce qui implique sur certaines sections une allure bien plus élevée. Pour la réaliser, les réseaux se sont fait autoriser à atteindre la vitesse limite de 140 kilomètres à l'heure. Néanmoins, c'est surtout sur les lignes mal desservies ou d'une exploitation coûteuse que des services par autorails ont été institués.

La mise au point des automotrices, l'impulsion donnée à leur développement en France est due en grande partie aux travaux d'une commission interréseaux, la Commission des automotrices. Les études qu'elle a faites sur la question, la documentation qu'elle a recueillie au cours de missions à l'étranger (en Allemagne, en Angleterre, au Danemark, aux Etats-Unis) ont été particulièrement précieuses.

L'économie obtenue par l'emploi des autorails est certaine ; elle est cependant assez difficile à évaluer. Le prix de revient au kilomètre d'une automotrice est, en effet, actuellement difficile à établir. Si les dépenses d'exploitation courantes sont

connues, les dépenses d'entretien le sont moins ; quant aux frais d'amortissement, leur évaluation précise est délicate, étant donné qu'on ne peut déterminer encore avec précision la durée du matériel, ni le nombre de kilomètres qu'il peut effectuer. En ce qui concerne les dépenses d'entretien, elles ne peuvent être comparées à celles des machines à vapeur. La réparation de celles-ci est faite dans les ateliers spécialement équipés des réseaux, alors que, pour les moteurs à explosion, à essence ou Diesel, une industrie indépendante existe, dont les chemins de fer sont les clients. Aussi l'achat d'une automotrice s'accompagne-t-il généralement d'un contrat d'entretien pour les parties motrices.

Malgré son imprécision, on peut cependant considérer le prix de revient au kilomètre commercial d'un autorail comme inférieur à celui d'un train à vapeur faisant le même service, surtout en ce qui concerne les automotrices légères ou moyennes remplaçant des trains omnibus ou express. A titre d'exemple, avant l'augmentation des prix de 1936, le prix de revient au kilomètre d'une Micheline pouvait être estimé à 4 francs environ, celui d'une automotrice à bogies à 4 ou 5 francs, alors que celui d'un train assurant un service identique, c'est-à-dire sur une courte ou moyenne distance et comprenant une locomotive, un fourgon et cinq voitures, atteignait près de 8 francs, d'après la Commission des automotrices.

Matériel remorqué.

Les économies réalisées par les chemins de fer, en ce qui concerne le matériel roulant, s'appliquent essentiellement aux engins de traction. On ne peut pourtant passer sous silence les améliorations, en matière de sécurité et de confort, sur les nouveaux types de voitures de voyageurs encore trop peu nombreuses. Il faut également signaler les perfectionnements apportés au matériel de marchandises, notamment l'application du frein continu à l'ensemble des véhicules P. V., qui a permis une augmentation de vitesse des convois et une éco-

nomie appréciable du personnel garde-frein, la commande des freins étant faite par le mécanicien comme sur les trains de voyageurs.

Entretien et réparation.

Pour clore cet aperçu un peu technique, notons enfin l'introduction de méthodes modernes d'organisation dans les ateliers des réseaux. Leur amélioration a été considérable : perfectionnement des outils, spécialisation des ateliers et des dépôts, éducation technique du personnel, répartition des tâches, étude des temps nécessaires, institution de primes, prévision des opérations à effectuer, surveillance de l'exécution, utilisation rationnelle des ressources de l'outillage moderne.

Des économies très importantes ont été réalisées avec la collaboration du personnel. Les réparations ont été mieux faites : ainsi le parcours d'un matériel roulant sans révision, qui était auparavant en moyenne de 50.000 kilomètres, en atteint aujourd'hui 80.000.

SIXIÈME PARTIE

LE PERSONNEL

Dans les dépenses d'exploitation, la part prépondérante appartient à celles de personnel (66 % en 1936). On peut dire que l'industrie des chemins de fer est essentiellement une industrie de personnel. Les questions concernant les effectifs, la rémunération, les retraites, les conditions de travail et d'existence des agents revêtent donc, on le conçoit aisément, une importance particulière. Les modifications apportées aux effectifs, au régime des salaires et des retraites, ont des répercussions directes et sensibles sur la situation financière des chemins de fer.

CHAPITRE PREMIER

LES EFFECTIFS

La diminution de la rémunération du personnel étant très difficile à réaliser, sinon impossible, les réseaux, en vue de réduire leurs charges, ont eu recours exclusivement, sauf en 1934, à des compressions d'effectifs.

Ceux-ci, depuis 1913, s'étaient accrus d'une façon considérable, surtout durant les années suivant immédiatement la fin de la guerre. Ils étaient passés de 381.500 agents, en 1913 (en y comprenant le personnel travaillant en Alsace-Lorraine), à 510.000 en 1921-1922. Cette augmentation résultait, pour une large part, de l'application hâtive de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de huit heures. Le nombre des agents n'a pas été réduit par la suite, jusqu'en 1930, en raison de la progression du trafic ; mais les réseaux, par leur effort d'organisation, ont utilisé cet accroissement de main-d'œuvre pour faire face au développement de leur activité. L'incidence de la loi de huit heures s'est ainsi trouvée en partie atténuée.

I. — LA POLITIQUE DE COMPRESSION DE 1930 A 1936

Avec la crise et la diminution corrélative du trafic, les réseaux ont pu poursuivre une politique d'économies, qui les a conduits à de sérieuses compressions d'effectifs. L'effectif total a été ainsi ramené de 509.000 en 1930 à :

451.900 au 31 décembre 1932.

440.400 au 31 décembre 1933.

431.700 au 31 décembre 1934.

423.000 au 31 décembre 1935.

Cet effort de compression correspondait, certes, à la chute du trafic ; mais l'accroissement du rendement du personnel par rapport à 1913 n'en était pas moins important. Le rendement horaire¹ était en augmentation de 33 % par rapport à 1913 ; si en 1934, cette amélioration ne se chiffrait qu'à 29 %, c'est qu'il était impossible aux réseaux d'adapter immédiatement leur politique de compression à la chute rapide de leur activité et que leurs efforts furent contrariés, à ce moment, par des mesures de réintégration à caractère politique.

La réduction des effectifs a été réalisée sans porter atteinte aux dispositions des arrêtés ministériels du 8 novembre 1919, du décret du 16 janvier 1925 et du Statut du personnel réglementant les conditions de travail des agents des chemins de fer. Les « dérogations autorisées » à ces dispositions, après approbation des Services de Contrôle, et concernant le travail sur les trains et machines, ne se sont élevées qu'à 0,60 % des journées de roulement.

Cette politique a pu se poursuivre grâce au perfectionnement des conditions d'exploitation, aux méthodes nouvelles mises en œuvre, dont nous avons signalé précédemment l'importance. Les réseaux n'ont pas procédé au renvoi d'agents commissionnés, mais au licenciement du personnel à l'essai et au non-remplacement des agents décédés, démissionnaires et retraités.

Les économies réalisées par rapport à 1932 se sont élevées à :

290.000.000 francs en 1933.

504.000.000 francs en 1934.

622.000.000 francs en 1935.

Le recrutement qui, en temps normal, était de 4 % de l'ef-

1. Le rendement est le nombre d'unités de trafic (voyageurs-kilomètres + tonnes-kilomètres P. V.) rapportées au nombre d'heures de travail du personnel.

fectif total, s'est donc considérablement ralenti. Il n'a cependant pas cessé, pour des raisons sociales résidant dans la nécessité de donner du travail aux jeunes générations et aussi pour des raisons de sécurité des usagers et des agents eux-mêmes, des réductions trop importantes de personnel, dans certains services, n'étant pas sans danger. Les réseaux se sont donc efforcés de ne pas arrêter complètement le recrutement, malgré leur excédent de personnel. Ils estimaient celui-ci, en octobre 1933, à plus de 15.000 unités. Par la suite, il ne fit que s'accroître, avec la diminution continue des unités de trafic et les réintégrations de personnel de 1933.

Ces mesures de réintégration, à caractère politique, ont été très lourdes au point de vue financier. Les réseaux ont été obligés de s'y soumettre pour obtenir, en contre-partie, l'adhésion de l'Etat aux dispositions de l'Avenant de 1933. Elles visaient les révoqués de la grève de 1920 d'une part, les stagiaires licenciés et les mineurs non réadmis à la libération du service militaire d'autre part.

Les réseaux, d'accord avec le Gouvernement, à la suite de la grève très grave de 1920 déclanchée par la C. G. T., avaient été conduits à révoquer, après mise en demeure individuelle, 14.000 agents environ. Ces mesures se justifiaient dans l'intérêt supérieur du pays. En 1924, les révoqués du réseau de l'Etat furent réintégrés et le Gouvernement demanda, et obtint des compagnies, la reprise de 2.000 révoqués après examen de leur dossier. Elles consentirent aux autres, par la suite, une retraite non statutaire, avec la participation des intéressés et celle de l'Etat lorsque ceux-ci ne pourraient prétendre à une pension normale.

Au cours des pourparlers de 1933, qui aboutirent à l'accord du 6 juillet, le Gouvernement fit encore pression sur les compagnies pour la réintégration de ces agents. Dans un esprit de conciliation, elles y consentirent, bien que ces mesures s'opposassent à leurs efforts d'économies. L'accord à ce sujet résulte d'une lettre du 4 juillet 1933 non annexée à l'avenant. Les réintégrations eurent lieu sur la demande des intéressés,

après examen médical et examen d'aptitude professionnelle, dans la mesure des possibilités. Elles s'échelonnèrent jusqu'au 1^{er} avril 1934 et s'élevèrent à 771 en 1933 et 1.669 en 1934¹.

Conformément à un accord des 28 et 31 octobre 1933, les compagnies consentirent, en second lieu, à réintégrer une catégorie d'agents qui étaient, eux, particulièrement intéressants. Il s'agissait de stagiaires licenciés au début de la crise et d'anciens agents mineurs libérés du service militaire et non réadmis en raison de l'excédent du personnel en activité. Ceux de ces agents qui en firent la demande (près de 5.000) furent réadmis au fur et à mesure des possibilités, du 1^{er} novembre 1933 au 30 avril 1935 sur le Nord et le P.-L.-M., du 1^{er} novembre 1933 au 31 décembre 1935 sur les trois autres compagnies.

Malgré leurs efforts, les réseaux n'ont donc pu réaliser une réduction de leurs effectifs correspondant à celle des unités de trafic. En tenant compte de leur évaluation de 15.000 agents excédentaires avant les réadmissions de 1933, on arrive à un total de $15.000 + 2.500 + 5.000 = 22.500$ agents en surnombre.

II. — L'ABANDON DES MESURES DE COMPRESSION LA SEMAINE DE QUARANTE HEURES

La politique d'économies concernant les dépenses de personnel s'est brusquement interrompue avec les lois sociales de 1936 et 1937 qui, si elles ont amélioré la situation des classes laborieuses, se sont traduites par un accroissement considérable des charges de toutes les entreprises.

Les mesures prises au cours de ces années caractérisent une période où les Compagnies étaient condamnées à disparaître, en tant qu'exploitants. Elles font partie intégrante de

1. Pour l'ouverture de leurs droits à pension, on ne tenait pas compte de la période comprise entre le 1^{er} mai 1920 et le 1^{er} mai 1927, et, pour la liquidation de cette pension, ne devaient entrer en ligne de compte que les services effectifs accomplis avant le 1^{er} mai 1920 et postérieurs à la réintégration.

toute une politique de socialisation qui s'est conclue par la constitution de la Société Nationale des Chemins de Fer. Nous les étudions cependant ici parce qu'elles ont été prises alors que les réseaux se trouvaient encore sous le régime de la Convention de 1921 ; et qu'on ne saurait dissocier, en outre, les éléments d'une étude sur la question si importante du personnel des chemins de fer.

L'Amnistie.

Les réseaux ont dû renoncer définitivement aux compressions d'effectifs et reprendre l'embauchage.

La réintégration des révoqués s'est poursuivie. Des mesures d'amnistie ont été prises, sous la pression des pouvoirs publics, en faveur d'agents frappés de mesures disciplinaires « pour leur action revendicative et sociale ».

Les dispositions adoptées au cours de l'année 1936 sont exposées dans deux lettres adressées par le Comité de direction au Ministre des Travaux Publics, l'une du 31 juillet 1936, l'autre du 28 octobre.

Elles prévoyaient :

— Une amnistie administrative en faveur des agents en question ;

— La prorogation, du 1^{er} octobre 1936 au 1^{er} janvier 1937, du délai d'option au cours duquel les révoqués de 1920, trop âgés pour pouvoir bénéficier de l'accord de 1933, pouvaient demander le bénéfice de l'accord du 3 septembre 1935 qui leur accordait des retraites ;

— Les conditions auxquelles les révoqués de 1920, qui n'avaient pas demandé en temps utile à profiter des dispositions de l'accord du 4 juillet 1933, pouvaient obtenir leur réintégration.

La première lettre était ainsi conçue :

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par lettre du 30 juillet 1936, vous avez bien voulu me faire connaître que la *Fédération Nationale des travailleurs des chemins de fer* vous a transmis copie des revendications dont elle a saisi les réseaux au sujet de l'amnistie appliquée aux agents « frappés pour leur action revendicative ou sociales », et vous demandez quelle suite le Comité de direction a réservé à ces revendications.

J'ai l'honneur de porter, ci-après, à votre connaissance les décisions prises par le Comité de direction en faveur des agents dont il s'agit.

Dans sa séance du 13 juin 1936, le Comité de direction a pris, en faveur des agents qui ont été punis « pour leur action revendicative et sociale », tant en 1920 qu'au cours des années ultérieures, les mesures bienveillantes suivantes qui sont entrées en vigueur le premier juillet 1936, mais sans effet rétroactif :

1. Les agents qui ont fait l'objet d'un blâme du directeur, avec descente d'un échelon, seront élevés à l'échelon immédiatement supérieur à celui sur lequel ils sont actuellement placés, avec attribution de l'ancienneté que ces agents auraient eue sur cet échelon s'ils n'avaient pas été punis.

2. Les agents qui ont été l'objet d'un blâme du directeur, avec retard à l'avancement, recevront une bonification d'ancienneté égale à ce retard.

3. Les agents rétrogradés qui n'auraient pas encore retrouvé leur ancienne échelle y seront replacés.

4. Les réseaux feront le nécessaire pour ramener, dès que possible, à leur ancienne résidence les agents déplacés par mesure disciplinaire qui en feraient la demande.

Le Comité de direction a examiné, d'autre part, dans sa séance du 30 juillet dernier, la situation des agents révoqués.

Il a décidé, tout d'abord, que les agents révoqués, tant en 1920 qu'ultérieurement pour leur action revendicative et sociale puis réintégrés et encore en service au premier août 1936, seront placés, sur leur échelle de traitement, dans la situation qu'ils auraient normalement eue, à cette date, s'ils n'avaient pas quitté le réseau lors de leur révocation. Ces dispositions entreront en vigueur le premier août 1936, sans effet rétroactif.

Il a accepté, d'autre part, de proroger du premier octobre 1936 au premier janvier 1937 le délai d'option au cours duquel les révoqués de 1920, trop âgés pour pouvoir bénéficier de l'accord

de juillet 1933, pourront demander le bénéfice de l'accord du 3 septembre 1935.

Enfin les réseaux vont examiner dans quelles conditions, d'âge notamment, les agent commissionnés révoqués en 1920, qui n'ont pas demandé à bénéficier en temps utile de l'accord de juillet 1933, pourraient être admis, le cas échéant, à réintégration.

Il est bien entendu que les décisions ci-dessus ne s'appliquent qu'aux agents « frappés pour leur action revendicative ou sociale ».

Veuillez agréer, etc...

La seconde donnait des précisions sur la situation des agents punis à la suite de la grève de 1920 :

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêche du 17 août, rappelée le 15 septembre 1936, vous avez bien voulu me demander de vous informer *dès que possible de la suite donnée*, par les réseaux, à la *requête de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer* concernant la situation des agents ayant fait l'objet d'une sanction à la suite des grèves de 1920.....

Les dispositions (prises) sont les suivantes :

Les ex-agents grévistes de 1920, âgés de moins de 55 ans (50 ans pour les mécaniciens et chauffeurs) au premier octobre 1936, qui n'avaient pas demandé au premier avril 1934 à bénéficier des dispositions de l'accord du 4 juillet 1933, auront la faculté, jusqu'au premier janvier 1937, de demander leur réintégration dans les conditions de cet accord, sous la réserve supplémentaire qu'ils puissent réunir 15 ans de versements effectifs pour la retraite lorsqu'il atteindront l'âge de 55 ans, étant entendu que la période écoulée du premier avril 1934 au jour de leur réintégration pourra intervenir dans les 15 années susvisées, moyennant le versement par les intéressés, à la Caisse des retraites, des sommes qu'ils auraient versées s'ils avaient été en position de disponibilité depuis le premier avril 1934, majorées des intérêts composés calculés aux taux de la Caisse d'Epargne de Paris.

Les agents en cause seront placés, du jour de leur réintégration, sur leur échelle de traitement, dans la situation qu'ils auraient normalement, à cette date, s'il n'avaient pas quitté le réseau lors de leur révocation.

Je m'empresse de vous faire connaître d'ores et déjà, au sujet des modalités d'application de cette décision, que les réseaux viennent de décider d'écrire, de leur propre initiative, à ceux des révoqués de 1920 remplissant les conditions requises qui ont formulé une demande d'admission postérieurement au premier avril 1934, afin de savoir s'ils maintiennent leur demande de réintégration. Pour ces anciens agents, les réseaux n'attendent donc pas qu'ils formulent une demande.

Quant aux révoqués qui ne se sont pas manifestés jusqu'ici, les réseaux ne peuvent qu'attendre qu'ils formulent une demande.

Veuillez agréer, etc...

La question des révoqués a continué, au cours de l'année 1937, à faire l'objet d'études qui ont abouti à la loi du 12 juillet 1937.

Celle-ci prescrit une amnistie entière pour tous les agents révoqués avant le 2 mai 1937 pour raisons disciplinaires, à l'exception de ceux frappés pour des faits contraires à l'honnêteté, aux bonnes mœurs, aux règles de la sécurité publique. Elle rend, d'autre part, obligatoire la réintégration du personnel licencié en 1920 ou postérieurement et non encore commissionné, après avis d'une commission tripartite composée, en nombre égal, de représentants du Ministère des Travaux Publics, des compagnies et du personnel. La loi a précisé enfin que les amnistiés devaient bénéficier d'une retraite identique à celle des autres agents et correspondant à leurs versements et à leurs services effectifs.

La semaine de quarante heures.

L'application de la semaine de quarante heures aux chemins de fer a nécessité un accroissement considérable des effectifs, augmentant ainsi les dépenses d'exploitation, déjà si élevées. Elle s'est avérée en outre délicate, étant donné la variété et la complexité des services et des tâches dans l'industrie ferroviaire, qui est, à cet égard, bien différente des industries privées.

Postérieurement au vote de la loi du 21 juin 1936 établissant la semaine de quarante heures, les conditions de son application dans les chemins de fer nécessitèrent des études approfondies. Une Commission mixte tripartite fut instituée, à cet effet, par le Ministre des Travaux Publics, en vue de l'élaboration du décret d'application. Afin de faciliter son travail, deux sous-commissions furent nommées : l'une s'occupant du personnel sédentaire, l'autre du personnel roulant. Ces sous-commissions ont travaillé presque quotidiennement pour présenter un texte conciliant, autant que possible, les points de vue du Comité de direction et ceux de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer.

Les dispositions de ce texte furent d'ailleurs assouplies, suivant les conseils de la Section des transports du Conseil national économique, qui prévoyait notamment l'établissement de régimes spéciaux et l'octroi de dérogations quand l'exigerait la nécessité du service, la consultation, d'autre part, de la Commission mixte pour statuer sur les difficultés d'application du décret, non seulement pendant la période d'adaptation de celui-ci, mais pendant toute celle de son application.

Les termes essentiels du rapport de la Section des transports étaient les suivants :

« La Section a estimé que la réglementation du travail dans une industrie assujettie, comme celle des chemins de fer, en raison de son caractère de service public, à des obligations particulièrement strictes doit présenter des caractères indispensables de souplesse et donner toutes garanties de bon fonctionnement, tant pour le public que pour le personnel...

« La Section a estimé indispensable que les possibilités d'établissement de régimes spéciaux et l'octroi de dérogations soient utilisés quand les nécessités du service l'exigeront, et notamment toutes les fois que des dérogations de faible importance permettront d'éviter la mise en service d'une équipe ou d'agents supplémentaires, ou seront nécessaires pour l'obtention d'une moyenne de travail raisonnable. Elle a notam-

ment insisté tout particulièrement pour que des régimes spéciaux soient établis par des gardes-barrières, et elle a été unanime à prendre acte que les dispositions spéciales, applicables aux agents pour lesquels il n'est pas possible d'établir un tableau de service (direction, inspection, contrôle) doivent être appliquées de la manière la plus large.

« Toujours afin d'assurer une plus grande souplesse d'exécution, le Conseil national économique a été d'avis que la Commission mixte, prévue par le décret pour statuer sur les difficultés d'application, devrait être consultée, non seulement pendant la période d'adaptation, mais aussi au cours de l'application du décret... »

Les dispositions définitivement arrêtées ont fait l'objet du *décret du 18 janvier 1937*.

L'application rapide de celui-ci n'a pas été sans provoquer, d'une façon passagère, un certain trouble dans la marche des chemins de fer. Des retards se sont fait sentir sur tous les réseaux. La nécessité de faire appel à un personnel nouveau les a obligés à embaucher des agents peu expérimentés et peu familiarisés avec le matériel. Les réparations sont devenues plus longues. Des machines, dont l'état n'était pas parfait, ont été dégarées ; les avaries ont été plus nombreuses. Le principe de la titularisation des machines, en vertu duquel la locomotive était toujours conduite par le même mécanicien, et qui présentait de nombreux avantages au point de vue de la sécurité, de l'entretien, des économies de combustible, fut abandonné. Ces difficultés étaient la conséquence de l'application rapide de la nouvelle réglementation du travail. Il s'agissait heureusement d'un mal passager.

Il n'en était pas de même des répercussions fâcheuses de la semaine de quarante heures sur la situation financière des chemins de fer. Le nombre des agents supplémentaires qu'ils ont dû recruter, et qui avait été estimé à 60.000 par le Ministre des Travaux Publics, a dû être porté, en réalité, à 80.000. L'accroissement des charges en résultant pour les réseaux s'élève donc annuellement à 1.600 millions (au lieu de 1.200

prévus pour 60.000 agents). L'application de la semaine de quarante heures a entraîné, d'autre part, dans les industries dont les chemins de fer sont les clients, la hausse du prix des produits qui leur sont nécessaires. Cette nouvelle charge est assez difficile à chiffrer. En en tenant compte, on peut cependant estimer que la mise en application des nouvelles réglementations des conditions de travail coûte annuellement aux chemins de fer près de 2,5 milliards !

C'est l'examen de ce bilan qui a conduit M. Paul Reynaud, Ministre des Finances, à envisager, dans son plan de redressement financier du 12 novembre 1938, une compression des effectifs de la S. N. C. F. Cette compression doit porter sur 23.000 postes d'agents environ et être réalisée par le non-remplacement des agents décédés, démissionnaires et retraités.

CHAPITRE II

LA RÉMUNÉRATION DU PERSONNEL

(TRAITEMENTS ET INDEMNITÉS. ALLOCATIONS)

I. — TRAITEMENTS ET INDEMNITÉS.

Avant la guerre, la rémunération du personnel variait, avec chaque réseau et dans celui-ci, suivant les régions où elle était établie, d'après le taux des salaires qui y était pratiqué. Avec l'élévation du coût de la vie au cours des hostilités, divers suppléments de traitements furent alloués aux agents des chemins de fer. Enfin, comme nous l'avons vu précédemment ¹, à la suite des travaux d'une Commission nommée par le Ministre des Travaux Publics, les salaires et traitements furent unifiés le 27 mars 1920, les indemnités de résidence continuant seules à varier suivant les localités.

Depuis cette date, des majorations successives furent apportées à la rémunération du personnel, portant le salaire de base de 3.800 francs en 1920 à 8.600 le 1^{er} juin 1930. La rupture de l'équilibre du fonds commun, à la fin de 1929, était due, certes, au développement de la crise économique et de la concurrence automobile, mais aussi, pour une large part, aux quatre relèvements des traitements et indemnités réalisés depuis le 1^{er} janvier 1929, qui avaient entraîné, pour le compte d'exploitation, une charge supplémentaire de 1 milliard. Ce relèvement intervenait à un moment où les recettes fléchissaient, sans qu'en contre-partie les réseaux puissent

1. Voir I^{re} partie : *Situation des réseaux pendant la guerre et jusqu'à la Convention du 28 juin 1921.*

obtenir de l'Etat une diminution de l'impôt sur les transports ou un ajustement des tarifs.

La politique de déflation.

En 1934, la baisse du coût de la vie, qui avait été de 15 % environ par rapport à 1930, selon la *Statistique générale de la France*, incita le Gouvernement, en vue d'assurer l'équilibre budgétaire, à prendre des mesures d'économie comportant, notamment, la réduction des traitements des fonctionnaires, par le décret-loi du 4 avril 1934.

Le Gouvernement demanda aux réseaux de suivre son exemple. L'exposé des motifs du décret du 19 avril 1934, relatif à la modification du régime des retraites, disait notamment : « ... La nécessité de l'équilibre budgétaire, le souci de la justice exigent que les sacrifices ainsi demandés aux agents de l'Etat et aux anciens combattants » (réduction des traitements, soldes et indemnités, des pensions civiles et militaires, des pensions de guerre, de la retraite du combattant) « soient complétées par des mesures parallèles concernant le personnel des grands réseaux de chemins de fer. »

Il ajoutait : « L'Etat est en effet directement intéressé à l'équilibre financier des grands réseaux, en raison du fait que le déficit du fonds commun doit, aux termes des dispositions de l'article 13 de la Convention du 28 juin 1921, être couvert soit par des avances directes du Trésor public, soit par des émissions d'obligations dont la charge est supportée directement par le budget de l'Etat.

Les pouvoirs publics étant, d'autre part, intervenus à maintes reprises, tant dans la période d'avant-guerre que dans celle d'après-guerre, en vue de faire bénéficier les agents des grands réseaux de la plupart des avantages consentis aux fonctionnaires, il est équitable que les sacrifices de traitements ou de retraites demandés à ceux-ci soient étendus à ceux-là. »

De nouvelles échelles de traitements, applicables à partir

du 20 avril 1934, ont donc été mises en vigueur. Les réductions qu'elles comportaient étaient analogues à celles qu'avaient subies les traitements des fonctionnaires. Leur taux étaient les suivants :

5 %	pour les traitements compris entre .	0 et 20.000 francs.
6 %	— — —	20.000 et 30.000 —
7 %	— — —	30.000 et 50.000 —
8 %	— — —	50.000 et 80.000 —
9 %	— — —	80.000 et 100.000 —
10 %	— — — supérieurs à	100.000 francs.

Quant aux primes et indemnités, elles ont été aussi réduites de 5 à 10 % (les allocations pour charges de famille n'ont pas été modifiées). Ainsi, la gratification, les heures supplémentaires ont été basées sur les nouveaux salaires, les indemnités de rendement diminuées de 10 %, les primes statutaires de 5 %, ainsi que les indemnités de déplacement, de découchers, de recettes, etc...

On avait évalué à 350 millions l'économie annuelle qu'on pouvait attendre de l'application de ces mesures.

Le *décret-loi du 16 juillet 1935* vint encore les aggraver ; il instituait un prélèvement de 10 % sur les dépenses publiques. Par application de ce décret, les réseaux firent subir également aux traitements et indemnités de leurs agents un prélèvement de 10 % à dater du 1^{er} juillet 1935. Celui-ci fut cependant réduit pour les agents dont le salaire était inférieur à 12.000 francs, en vertu d'une disposition de la loi de finances du 31 décembre 1935, qui instituait, à cet effet, des taux spéciaux échelonnés entre 3 et 9 %.

En outre, à dater du 19 juillet 1935, la deuxième indemnité de résidence pour les agents mariés et employés tous les deux sur le réseau fut supprimée (*décret-loi du 16 juillet 1935*), les délais d'avancement augmentés de six mois (*décret-loi du 29 novembre 1935*).

L'Administration des Travaux Publics a estimé à 607 millions, pour 1935, les économies résultant de l'ensemble de ces mesures (y compris celles provenant de la réduction des allocations).

Abandon des mesures de déflation.

L'abandon de la politique de déflation, à partir de l'année 1936, s'est traduite par un ensemble de dispositions qui ont rendu au personnel des chemins de fer les avantages qu'il avait perdus.

La loi du 20 juin 1936 a supprimé toutes les mesures frappant le personnel en activité. Elle a cependant laissé subsister un prélèvement sur les traitements proprement dits supérieurs et moyens. Un décret-loi pris en application de cette loi, en date du 26 juin, fixait les taux du nouveau prélèvement de la façon suivante :

2 %	pour les traitements compris entre.	12.000 et 15.000 francs.
4 %	— — —	15.000 et 20.000 —
6 %	— — —	20.000 et 30.000 —
8 %	— — —	30.000 et 40.000 —
10 %	— — —	40.000 et 50.000 —
12 %	— — —	50.000 et 60.000 —
14 %	— — —	60.000 et 70.000 —
16 %	— — —	70.000 et 80.000 —
18 %	— — supérieurs à	80.000 francs.

Toujours en application de la loi du 20 juin, les réductions frappant les indemnités ont été supprimées et celles-ci rétablies aux taux en vigueur en 1934. Toutefois, en ce qui concerne le taux de l'indemnité compensatrice allouée aux agents du réseau de l'Alsace-Lorraine, qui avait été ramené de 10 à 6 %, le décret du 25 juin ne l'a rétabli à 10 % que pour les traitements inférieurs à 12.000 francs ; pour les autres, il l'a fixé à 9 %. D'autre part, l'interdiction du cumul pour les ménages d'agents a été abrogée. Quant au décret-loi du 29 novembre 1935, augmentant de six mois les délais d'avancement, ses dispositions ont été annulées et les intéressés remis dans la situation qu'ils auraient occupée sans son intervention.

La montée générale des prix, conséquence inévitable de l'abandon de la politique d'économies et de l'application de la semaine de quarante heures, rendit bientôt ces avantages

illusaires. Les travailleurs des chemins de fer, comme ceux des autres entreprises, réclamèrent une élévation de leurs salaires, correspondant à celle du coût de la vie. Aussi, au cours de l'année 1937, fut-on amené à prendre de nouvelles mesures en leur faveur.

La loi de finances du 31 décembre 1936 prévoyait une réduction progressive du prélèvement sur les traitements, celui-ci disparaissant le 1^{er} janvier 1938 (diminution d'un tiers à partir du 1^{er} janvier 1936, des deux tiers à partir du 1^{er} juillet). Ces dispositions ne restèrent pas longtemps en vigueur. La *loi du 26 mars 1937* a supprimé, en effet, à dater du 1^{er} avril, tous les prélèvements inférieurs à 30.000 francs. Pour ceux qui étaient compris entre 30.000 et 60.000, la diminution précédente des deux tiers fut appliquée le 1^{er} avril, au lieu du 1^{er} juillet.

Cette loi allouait également aux fonctionnaires une indemnité mensuelle temporaire de cherté de vie, de 100 francs pour les traitements supérieurs à 9.000 francs et de 75 francs pour les salaires inférieurs à ce chiffre. Les réseaux ont accordé de même à leurs agents, à compter du 1^{er} avril 1937, une indemnité mensuelle de 75 ou de 100 francs, suivant que les traitements étaient respectivement inférieurs à 8.600 francs ou compris entre cette somme et 30.000 francs.

De plus, comme pour les fonctionnaires, les indemnités de résidence ont été augmentées de 10 %.

Les avantages ainsi consentis au personnel étaient importants, la charge supplémentaire en résultant pour le compte d'exploitation considérable (800 millions environ). Mais le bénéfice de ces mesures pour les agents était anéanti par l'aggravation continue du coût de la vie. L'accroissement de la rémunération des agents des chemins de fer ne peut se comparer à celui des salaires des travailleurs de la grande industrie. Il est d'ailleurs lié étroitement à l'augmentation des traitements des fonctionnaires. A cet égard, on peut dire que (les avantages de la semaine de quarante heures mis à part pour les agents des chemins de fer) la situation matérielle

des fonctionnaires et du personnel des chemins de fer est inférieure à celle dans laquelle ils se trouvaient en 1934, leur pouvoir d'achat ayant en réalité diminué. C'est là une inégalité inévitable dans la course des salaires et des prix, épuisante et ruineuse pour l'économie du pays et fruit d'une politique économique et financière de facilité.

II. ALLOCATIONS.

Les allocations dont bénéficie le personnel d'une entreprise doivent être distinguées, en raison de leur caractère spécial, du salaire proprement dit et des indemnités diverses qui viennent s'y ajouter. Elles ont pour but de compenser, dans la mesure du possible, les inégalités qui, entre les employés ayant la même rémunération, peuvent résulter de leur situation de famille, de leur état de santé.

Les allocations allouées aux agents des chemins de fer sont variées. Outre les allocations familiales, qui tiennent la première place (66 % du montant total), le personnel bénéficie des avantages suivants :

Allocations pour naissance¹ ;

Allocations de fin de carrière ;

Secours divers aux agents, à leurs familles et aux pensionnés ;

Service médical et soins pharmaceutiques ;

Allocations aux caisses de prévoyance et de maladie, aux sociétés de secours ;

Œuvres d'assistance sociale ;

Enseignement technique, apprentissage, bourses d'études, prêts d'honneur ;

Indemnités et pensions d'accidents professionnels, etc...

1. Les tarifs en vigueur au début de 1935, avant le prélèvement du décret-loi du 16 juillet 1935, étaient les suivants :

150 francs, s'il n'y avait pas d'autre enfant ;

225 francs, s'il y avait déjà un enfant vivant ;

300 francs s'il y avait déjà deux enfants vivants.

La charge annuelle en résultant pour les chemins de fer est supérieure à 800 millions.

Les allocations familiales.

La plus intéressante de toutes ces mesures au point de vue social et la plus coûteuse (540 millions) est celle des allocations familiales.

Les réseaux allouaient déjà, avant la guerre, des indemnités pour charges de famille à leurs agents ; mais elles étaient réservées à ceux dont le salaire était inférieur à un certain chiffre. Ainsi, pendant la guerre, en 1916 (convention du 10 novembre), l'allocation n'était accordée qu'au personnel d'un salaire inférieur à 6.000 francs. Elle se montait à 50 francs pour le premier enfant, 100 francs pour chacun des deux suivants, 200 francs à partir du quatrième.

En 1918, l'allocation servie pour charges de famille s'élevait à :

Pour chacun des deux premiers enfants	330 francs.
Pour le troisième et pour chacun des suivants.	480 —

Par la suite, après l'introduction en 1918, du système des allocations familiales, pour la première fois dans l'industrie privée, par un industriel de Grenoble, M. Romanet, celles-ci ont pris un développement considérable et s'étendent aujourd'hui à tous les salariés de l'industrie, du commerce et depuis peu, à ceux de l'agriculture.

Les réseaux ont participé à cette évolution et institué un régime complet d'allocations familiales. Le nombre de leurs employés étant suffisamment important, ils ne se sont pas affiliés aux Caisses de compensation, qui reçoivent les fonds destinés aux allocations et en répartissent la charge entre les patrons. Le service d'allocations familiales des réseaux a donc donné lieu à un agrément spécial du Ministre du Travail, conformément aux dispositions de la loi du 11 mars 1932.

Les allocations allouées aux agents du cadre permanent sont versées pour leurs enfants âgés de moins de dix-huit ans, pour ceux de moins de vingt et un ans lorsqu'ils poursuivent leurs études, et sans limite d'âge pour les enfants infirmes. Le taux varie suivant la résidence. Avant les mesures de déflation de 1935, il s'échelonnait ainsi :

Pour chacun des deux premiers enfants de	705 à 1.005 francs.
Pour le troisième. de	1.440 à 2.040 —
Pour chacun des suivants de	1.560 à 2.160 —

En ce qui concerne les journaliers et auxiliaires chargés de famille, des allocations familiales particulières sont versées, pour leurs enfants âgés de moins de treize ans, et pour ceux de moins de seize ans s'ils font des études ou se trouvent dans l'impossibilité de travailler. Ces allocations étaient établies de façon différente suivant les réseaux ; sur l'un, elles variaient suivant le département et le nombre d'enfants¹, sur l'autre leur taux était équivalent à celui des caisses de compensation locales.

Lorsqu'intervinrent les mesures de déflation d'avril 1934, les allocations pour charges de famille ne furent pas touchées. Il n'en fut pas de même à la suite du décret-loi du 16 juillet 1935, instituant le prélèvement de 10 % sur tous les traitements et indemnités. Les allocations familiales étaient passibles de ce prélèvement. Par ailleurs, il était interdit aux réseaux d'accorder à leur personnel des avantages pour charges de famille supérieurs à ceux du personnel de l'Etat (cette mesure ne fut appliquée qu'aux agents admis dans les cadres postérieurement au 16 juillet 1935). Le cumul des allocations avec les majorations de pensions pour charges de famille était enfin supprimé.

Avec l'abandon des mesures de déflation, en juin 1936, les allocations familiales ont été rétablies à leurs taux antérieurs

1. Voici par exemple des taux journaliers en vigueur au début de 1935, avant les prélèvements du 16 juillet 1935 :

Pour 1 enfant	0 fr. 60 à 1 fr.
Pour 2 enfants	1 fr. 80 à 3 fr. 40
Pour 3 enfants	3 fr. à 8 fr.

(loi du 20 juin 1936). L'interdiction aux entreprises concessionnaires de services publics d'accorder à leur personnel des avantages pour charges de famille, supérieurs à ceux du personnel de l'Etat, fut levée.

A partir du 1^{er} avril 1937 enfin, les allocations familiales ont été relevées, de 15 % pour le troisième enfant et de 25 % pour le quatrième et les suivants. Leurs taux, variant toujours suivant la résidence de l'agent, étaient les suivants en 1938 :

Pour chacun des deux premiers enfants de	720 à 1.005 francs.
Pour le troisième de	1.685 à 2.350 —
Pour le quatrième et pour chacun des suivants. de	1.978 à 2.700 —

III. — CONGÉS PAYÉS.

La loi du 30 juin 1936, instituant le principe des congés payés et le décret du 1^{er} août 1936, pris en exécution de celle-ci, ont fixé la durée de ces congés à :

— Quinze jours, dont douze ouvrables, pour les ouvriers et employés pouvant se prévaloir d'un an de service continu ;

— Une semaine, dont six jours ouvrables, pour ceux ayant accompli six mois de service continu.

Les réseaux ont été ainsi obligés d'accorder à leurs auxiliaires les congés prévus par la loi. Ils ont donc été conduits, pour les maintenir en harmonie avec les précédents, à augmenter la durée des congés de leur personnel statutaire, qui a été portée, suivant les cas,

de 12 à 18 jours,

de 15 à 21 jours,

de 18 à 24 jours.

Rien n'a été changé en ce qui concerne les congés supérieurs à 24 jours.

Les réseaux avaient estimé à une centaine de millions la charge supplémentaire annuelle résultant pour eux de ces mesures.

CHAPITRE III

LES PENSIONS

Le régime des pensions du personnel des chemins de fer a été institué dès la constitution définitive des réseaux, c'est-à-dire dans la seconde moitié du XIX^e siècle, et sur la propre initiative des Compagnies. Sur 450.000 agents, plus de 400.000 bénéficient de ce régime, et le nombre de pensionnés atteint 220.000 environ.

I. — EVOLUTION DU RÉGIME DES RETRAITES.

C'est la Compagnie de l'Ouest qui institua, la première, un système de retraites, en 1850 ; peu de temps après, les autres réseaux l'imitèrent. Les retraites étaient constituées par des versements à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse (créée par la loi du 18 juin 1850) provenant de dotations patronales et de retenues sur les traitements. Un livret individuel était donné à chaque titulaire ; chaque versement y était inscrit et donnait lieu, à partir de l'âge indiqué au moment où il était effectué, à une pension particulière ; la pension totale résultait de toutes les pensions particulières correspondant aux versements.

Ce régime du livret individuel ne dura pas longtemps. En 1856, le Midi, s'inspirant de la loi sur les pensions civiles du 9 juin 1853, décida de compléter les pensions servies par la Caisse nationale des retraites, dans le cas où elles n'atteindraient pas un certain chiffre établi en fonction du traitement

moyen des dix dernières années de service. En 1883, tous les réseaux s'étaient ralliés à cette formule.

Etant donné l'importance des pensions allouées au personnel des chemins de fer, les réseaux décidèrent de ne plus recourir à la Caisse nationale des retraites et de créer des organismes gérés par eux : les Caisses de retraites des agents de chemins de fer. La loi du 27 décembre 1890, complétée par celle du 10 avril 1902, les obligeait à faire approuver par le Ministre des Travaux Publics les statuts et règlements de ces organismes.

A la suite des défaillances des Caisses de retraites de certaines entreprises, le Parlement décida de réglementer, d'une façon générale, la formation des Caisses, par la loi du 27 décembre 1895. Mais, les formalités exigées pour leur constitution étaient si complexes, qu'en dix ans une seule fut fondée, celle de la Compagnie des Eaux de Paris. La nouvelle loi poussait au recours à des Caisses d'Etat. Elle n'était pas applicable aux chemins de fer ; mais, suivant l'orientation nouvelle, le Nord et le P.-L.-M. revinrent au système du livret individuel, les autres réseaux conservant leur organisation.

Le régime des retraites était ainsi un peu disparate ; on réclama leur unification. Celle-ci fut réalisée par la *loi fondamentale* du 21 juillet 1909 et par les *règlements d'exécution dits de 1911*. Le système du livret individuel disparaissait définitivement. La pension était fixée à autant de cinquantièmes du traitement moyen que l'agent pouvait compter d'années de services. Les bases de calcul étaient les mêmes pour tout le personnel des sept grands réseaux, les Caisses des retraites de ceux-ci étant d'autre part organisées de la même façon.

Après la guerre, l'élévation du coût de la vie nécessitait un ajustement des pensions. Des péréquations de retraites furent effectuées, la première à compter du 14 avril 1924, par analogie avec celle dont bénéficiaient les fonctionnaires à partir de la même date. D'autres sont intervenues en juillet 1926, janvier 1928 et juillet 1929. En outre, en 1929, les réseaux

ont procédé à une unification complète de leurs règlements de retraites, un certain nombre d'agents étant encore soumis aux régimes antérieurs à 1911.

Le résultat de ces péréquations fut d'accroître considérablement les charges des Caisses de retraites. Le maintien du régime de la capitalisation exigeait une augmentation des dotations patronales, les primes reçues ne correspondant plus aux pensions allouées. La constitution d'importants capitaux, en harmonie avec les nouveaux traitements, était nécessaire pour compléter les versements et les retenues effectuées sur les anciens traitements. L'effort ainsi fait s'était chiffré, en 1933, à 936 millions. Quant au montant des pensions servies, il était passé de 78 millions en 1913 à 1.400 en 1933, chiffre représentant en valeur or une charge trois fois supérieure.

Les ressources des Caisses de retraites étant insuffisantes, c'est le compte d'exploitation qui devait faire face à l'augmentation de ces charges. Son déficit s'en trouvait accru ; c'est pour cette raison que l'Etat, dans son propre intérêt, est intervenu par le *décret du 19 avril 1934*, réformant le régime des retraites à compter du 1^{er} janvier. Le système de la capitalisation était supprimé pour faire place, en quelque sorte, à un régime mixte de répartition et de capitalisation. En effet, les Caisses de retraites conservaient leurs réserves mathématiques, et les versements effectués par chaque réseau à celles-ci étaient limités aux sommes nécessaires pour compléter, chaque année, les revenus du portefeuille et les retenues subies par les agents. Les réseaux n'étaient donc plus tenus de verser des sommes correspondant au service des pensions futures.

L'allègement ainsi apporté aux charges des réseaux s'élève, pour l'exercice 1934, à 500 millions environ. Mais, la substitution du régime de la répartition à celui de la capitalisation, s'il procurait aux réseaux une diminution immédiate de leurs charges, obérait l'avenir. L'allègement du compte d'exploitation diminue chaque année. Il disparaîtra vers 1940, et, par la suite, la répartition provoquera des charges plus lourdes

que la capitalisation. Celles-ci iront en s'élevant jusqu'en 1955-1960, où elles seront en augmentation de 50 % par rapport à 1934¹.

II. — LA SITUATION DES RETRAITÉS.

Tout agent des chemins de fer a droit à sa pension lorsqu'il peut se prévaloir de vingt-cinq ans d'affiliation à la Caisse des retraites de son réseau et cinquante-cinq ans d'âge, cinquante ans s'il est mécanicien ou chauffeur².

Les retenues qui ont été effectuées sur son traitement au cours de ses années de service sont les suivantes :

- Retenue de un douzième du traitement initial ;
- Un douzième de chaque augmentation de traitement ;
- Retenue de 5 % effectuée sur le traitement et les indemnités ne constituant pas un secours.

Antérieurement au décret d'avril 1934, le montant de la pension était égal à autant de cinquantièmes du traitement moyen³ des trois meilleures années de la carrière de l'agent, que celui-ci comptait d'années d'affiliation.

En vue de réduire les dépenses de retraites, le décret du 19 avril 1934 a prévu, pour les pensions déjà liquidées, leur péréquation sur la base des nouveaux traitements réduits et un abattement de 10 % (réduit à 6 % par un décret du 31 octobre 1934) sur le montant des retraites ainsi calculées.

1. La Société nationale des chemins de fer a pris possession, le 1^{er} janvier 1938, des avoirs des Caisses de retraites dont elle continue à assumer toutes les obligations.

2. Le décret du 19 avril 1934 (titre IV) comportait des mesures d'admission anticipée à la retraite applicable pendant trois ans. Les agents pouvaient demander leur mise à la retraite si la date à laquelle ils devaient remplir les conditions réglementaires d'âge et de service n'était pas éloignée de plus de trois ans. D'autre part, ceux qui comptaient 50 ans d'âge et 15 ans de service pouvaient être admis à la retraite avec la pension qu'ils auraient obtenue en cas de réforme.

3. Les éléments entrant en ligne de compte pour le calcul du traitement moyen sont : le traitement proprement dit, la gratification de fin d'année et la prime de gestion.

Pour la plupart des agents, qui étaient retraités sur la base des échelles de traitements du 1^{er} juillet 1929, les nouvelles mesures ne se traduisaient que par une réduction de pension de 4 %. Pour les autres, dont la retraite était basée sur les échelles majorées de 1930, leur pension se trouvait réduite de 15 % environ.

Quant aux agents en service et déjà affiliés à une Caisse, la liquidation de la pension devait se faire sur la base des nouveaux traitements et être ensuite réduite de 6 %. Pour les agents affiliés postérieurement au 19 avril 1934, leur retraite était établie sur la base de 1/55^e du traitement moyen pour les vingt-cinq premières années et 1/65^e pour les dix années suivantes.

En 1937, les mesures de déflation concernant les retraites ont été abandonnées. L'article 64 de la loi de finances du 31 décembre 1936 a, en effet, supprimé les prélèvements précédents et prescrit la péréquation des retraites sur la base des traitements en vigueur avant la première réduction de salaires.

CHAPITRE IV

L'EFFORT SOCIAL DES RÉSEAUX

L'existence familiale et professionnelle des agents de chemins de fer a donné lieu à un ensemble d'œuvres, qui constituent, pour eux, des avantages particulièrement précieux. Ces œuvres sont le fruit de l'action sociale des réseaux et de l'effort du personnel dans le domaine de la mutualité. Ces questions présentent un tel intérêt que nous avons jugé bon, bien qu'elles sortent un peu de notre sujet, d'en donner un bref aperçu.

I. — L'EFFORT SOCIAL DES RÉSEAUX.

Cet effort des réseaux s'est manifesté dans les différents aspects de l'existence de leurs agents : vie du foyer, activité professionnelle. Il s'est exercé dans le domaine du logement, de l'aide en faveur de l'enfance, de l'enseignement, des conditions de travail, du service médical et social.

Le logement.

Il faut distinguer, à cet égard, les agents astreints au logement, qui sont obligés d'habiter dans un certain périmètre autour du lieu de leur travail, et les autres. Pour les premiers, dès l'origine, les réseaux avaient construit des logements à leur intention (chefs de gare, gardes-barrières, inspecteurs), le personnel non astreint étant libre d'habiter où il voulait.

Avec la crise du logement qui a sévi en France après la

guerre, et qui touchait particulièrement les cheminots, les réseaux ont dû se préoccuper d'assurer l'installation de leurs réseaux, et destinés aux agents non soumis à l'astreinte, s'élèvent.

Des cités ont été créées, constituant de véritables villes autonomes, comme celles de Lens, de Tergnier, de Vaires, etc.... à proximité d'un centre ferroviaire. Les logements sont loués au personnel, mais les loyers sont inférieurs à ceux pratiqués dans la région. D'autre part, des immeubles isolés ont été construits, notamment des « collectifs » groupant les agents d'un même service, comme ceux d'Asnières, de Clichy, de Nanterre. L'affectation de ces logements obéit à certaines règles de priorité dictées par un souci d'équité. Obtiennent d'abord satisfaction les agents astreints au logement ; entrent ensuite en ligne de compte les charges de famille, le classement de la demande.

En 1935, le nombre des logements appartenant aux grands réseaux et destinés aux agents non soumis à l'astreinte, s'élevait à 39.130 ; en y comprenant ceux des agents astreints ce chiffre était de 73.895.

L'enfance.

Les réseaux français ont fait, en faveur de l'enfance, un effort dont les effets se développent chaque jour. Tout un ensemble d'institutions ont été mises en œuvre, qui suivent et protègent les enfants des agents, s'intéressent à leurs études et à leur établissement.

Toute cette action est dominée par le rôle prépondérant des *assistantes sociales*, dont l'action s'étend à tout ce qui a trait à la famille ouvrière, mais surtout à l'enfant dans la famille ouvrière. Leur tâche est immense ; elle exige, pour être menée à bien, une véritable vocation. Les assistantes sociales doivent pénétrer dans le foyer ouvrier, y recueillir la confiance de ses membres. Elles fournissent à ceux-ci tous les renseignements nécessaires pour l'obtention de secours, l'orientation professionnelle... En liaison avec le service mé-

dical, elles donnent des conseils d'hygiène, veillent à la santé des enfants, collaborent avec les dispensaires d'hygiène sociale pour le dépistage de la tuberculose. Les assistantes sociales des chemins de fer sont environ une centaine, et le nombre des familles faisant, chaque année, appel à leurs services atteint 50.000 environ. Elles servent d'intermédiaires entre les familles et les administrations des chemins de fer pour la mise en œuvre de l'aide en faveur de l'enfance.

Cette aide se traduit tout d'abord par les allocations familiales étudiées ci-dessus et par un ensemble d'avantages importants.

C'est ainsi que les *consultations prénatales* ont été développées à l'usage, non seulement des employées, mais aussi des femmes d'agents. Des *allocations de naissance* sont allouées, auxquelles viennent s'ajouter, si la situation de la famille l'exige, des allocations exceptionnelles. En vue d'assurer la santé de l'enfant, des consultations de nourrissons ont lieu, des « *gouttes de lait* » ont été créées, ainsi que des « *centres d'élevage* », des « *jardins d'enfants* ». Les réseaux se sont encore efforcés de faire profiter les enfants de leurs employés de vacances à la mer ou à la campagne. Ils ont organisé, soit des auberges de la jeunesse, telles celles de Montdidier et d'Hirson, soit des colonies de vacances, comme le camp de Quiberon sur l'Orléans et la colonie de la Motte sur les chemins de fer de l'Etat.

L'enseignement.

Dans le domaine de la scolarité et de l'enseignement professionnel, des réalisations intéressantes ont été faites.

La scolarité. — Il s'agit là surtout d'aider des jeunes gens ayant des aptitudes reconnues.

Tout d'abord, des cours de débrouillage donnent aux enfants l'habitude du travail manuel et contribuent à leur orientation professionnelle. En ce qui concerne l'enseignement scolaire, signalons l'importante école de filles de Paris,

les écoles primaires de Villeneuve-Triage et de Laroche, l'école maternelle de la Seyne. En vue de faciliter l'accès aux études secondaires et primaires supérieures, il existe, d'autre part, des bourses d'études accordées par voie de concours. Des allocations sont en outre attribuées à certains jeunes gens, pour leur permettre de poursuivre des études supérieures. Une priorité à l'embauchage est d'ailleurs accordée aux anciens boursiers.

Enseignement technique. — La question du recrutement et de l'affectation du personnel est liée à celle de la sélection et de la formation professionnelle.

L'apprentissage ayant pour but la formation d'ouvriers qualifiés a existé dès l'origine sur tous les réseaux ; mais c'est surtout depuis la guerre que des ateliers spécialisés ont été créés, où sont admis des jeunes gens, de treize à quatorze ans, qui y restent jusqu'à seize ou dix-sept ans. Leur développement physique et leur éducation morale y sont poursuivis de pair avec leur instruction professionnelle.

La formation du personnel spécialisé exige des études plus approfondies. Elles ont lieu dans des cours supérieurs d'apprentissage, réservés aux meilleurs apprentis, ou dans des cours de perfectionnement que peuvent fréquenter les agents eux-mêmes. Citons l'Ecole de perfectionnement de Rouen, les Ecoles d'Amiens, de Bordeaux, du Mans, celle des conducteurs d'autorails d'Auteuil, des mécaniciens de Creil et de Dijon.

Enfin, pour la formation des cadres moyens ou supérieurs fonctionnent des cours supérieurs ou des installations spéciales, comme l'Ecole supérieure du mouvement à Dijon et l'Ecole supérieure du trafic à Lyon.

Orientation professionnelle. — Outre l'orientation professionnelle qui s'exerce au cours de l'apprentissage et dans les écoles, des méthodes psycho-techniques et psycho-physiologiques ont été appliquées par les réseaux du Nord et de l'Etat.

Le Nord a organisé en 1931 un laboratoire de psycho-tech-

nique où sont étudiées notamment les aptitudes des candidats aiguilleurs, des mécaniciens, des chauffeurs.

Le laboratoire du travail du réseau de l'Etat, créé en 1933, a procédé de même à des études concernant la sélection des apprentis, des aiguilleurs, des conducteurs d'autorails et les prédispositions aux accidents du travail.

La sécurité et la prévention des accidents.

La prévention des accidents a toujours été l'objet de la préoccupation des réseaux de chemins de fer. Outre son intérêt social, elle a une importance financière. On peut, en effet, estimer à plus de 700.000 par an les journées d'inaction où les salaires sont payés, ce qui représente une perte d'environ 35 millions.

La lutte pour la sécurité a été amenée, grâce aux mesures de sélection signalées précédemment, à la création d'organismes spécialisés dans la prévention, aux études des causes et des circonstances des accidents du travail. Elle s'est traduite par l'introduction dans les services intéressés de dispositifs de protection, mais surtout par l'éducation du personnel, à l'aide notamment d'affiches et de brochures.

Cet effort a été couronné de succès. Ainsi, le nombre des accidents mortels est passé de 391, moyennes des six années 1928-1933, à 313 en 1934, celui des incapacités permanentes de 1.577 à 935.

Le service médical. Les caisses de maladie.

Les services médicaux des chemins de fer ont été développés. Leur rôle est de donner des soins aux agents malades ou blessés, de contrôler les aptitudes physiques des agents affectés à un service de sécurité, d'assurer les secours en cas d'accident, de veiller à l'hygiène générale... Le nombre des médecins spécialistes a été accru et des dispensaires spécialisés créés, notamment pour la lutte contre la tuberculose.

Tant qu'ils ne sont pas réformés, les agents malades ou blessés ont droit aux soins gratuits du médecin, au salaire entier à partir du cinquième jour pendant une période qui ne peut dépasser 120 jours, à la moitié de ce salaire par la suite pendant une période qui ne peut dépasser 90 jours, à la gratuité des fournitures pharmaceutiques pour les agents dont le traitement est inférieur à 20.000 francs.

Les réseaux de l'Est, du P.-O. et du Midi ont institué des *Caisses de maladie*, dont le but est de compléter les avantages assurés aux agents malades par le statut du personnel. Au moment de la constitution de la Société nationale des chemins de fer, celle-ci s'est substituée aux Compagnies pour la gestion de ces caisses, les agents affiliés au 31 décembre 1937 continuant à être placés sous le régime de celles-ci. Leurs ressources sont constituées, d'une façon générale, par des prélèvements sur les salaires et par des dotations patronales. Leurs prestations consistent, notamment pour la Caisse du Midi, dans la gratuité des frais d'hôpital, des consultations de médecins spécialistes étrangers au réseau, dans un remboursement important des frais chirurgicaux, dans des allocations pour cure thermale ou cure d'air, des allocations à la naissance, des secours viagers ou temporaires aux agents ayant cessé leur service pour maladie ou accident avant l'âge de la retraite.

Crédit. Assistance. Fondations.

Les chemins de fer accordent à leurs agents, dans des cas dignes d'intérêt, des avances remboursables ou même des dons.

Il existe également des *prêts d'honneur*, constitués par des avances sans intérêt et qui sont accordés soit à des agents qui se trouvent dans une situation difficile, soit à des fils d'agents en vue de la poursuite de leurs études, avec l'engagement de rembourser la somme prêtée, dans un certain délai après la sortie de l'école.

En vue de faciliter l'accession de leurs agents à la propriété, les réseaux ont, les uns institué des avances à court terme et des prêts hypothécaires au profit des agents chargés de famille, les autres aidé des sociétés de crédit immobilier.

II. — L'EFFORT SOCIAL DU PERSONNEL. LA MUTUALITÉ.

En dehors des œuvres sociales créées par les réseaux, il faut signaler l'effort mutualiste accompli par les agents eux-mêmes et développant ainsi chez eux l'esprit de prévoyance. D'importantes institutions mutualistes ont été fondées par l'ensemble des cheminots. Les principales sont :

— La *Protection mutuelle*, fondée en 1883, qui assure aux malades des allocations dont le taux va en croissant à mesure que diminue celui des secours versés par les réseaux, des indemnités en cas de décès, des allocations de naissance, des allocations aux sociétaires ayant au moins quinze ans de cotisation et cinquante ans d'âge, etc...

— L'*Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français*, qui assure à ses sociétaires, moyennant des versements mensuels de 3 à 50 francs, une pension de retraite qui peut atteindre 6.000 francs, après quinze ans de versements et cinquante ans d'âge.

— L'*Orphelinat des chemins de fer français*, fondé en 1891, qui a pour but de secourir les orphelins des adhérents décédés et d'assurer leur éducation et leur placement. Les dépenses de l'Orphelinat consistent dans les versements effectués aux personnes qui ont la charge des enfants, dans la constitution de livrets de Caisse d'épargne, dans l'allocation de bourses d'études. Ses recettes viennent presque exclusivement des cotisations.

— Le *Sanatorium des cheminots*, fondé en 1919 par l'Union nationale des cheminots.

— La *Société des enfants des chemins de fer français*, qui a fondé les preventoria marins d'Asnelles, etc...

SEPTIÈME PARTIE

LA TARIFICATION

Les recettes d'exploitation constituent la ressource essentielle des sociétés de chemins de fer. Une tarification saine présente donc un intérêt considérable ; elle doit être suffisamment élevée pour permettre un rendement maximum, mais aussi suffisamment souple pour satisfaire les besoins de la clientèle et favoriser l'activité du trafic.

Pendant longtemps, les chemins de fer ont eu, en réalité, un quasi-monopole de fait des transports, leur seul concurrent étant la voie d'eau. Ils tiraient alors du trafic le maximum de profit. Depuis la guerre, avec le développement de l'automobile, ils ont été obligés de lutter avec force contre la rivalité de ce nouveau mode de transport. Leur régime tarifaire a dû s'adapter à cette lutte.

L'unification des tarifs instituée en 1919-1920 ne put s'appliquer très longtemps. On revint, en 1928, à l'usage de tarifs spéciaux. Mais le nombre de ceux-ci s'accrut d'une façon excessive, corrélativement au développement de la concurrence automobile, et il en est résulté une grande complexité dans la tarification. Une simplification s'imposait. A cet égard, une amélioration importante a été réalisée depuis 1937.

CHAPITRE PREMIER

L'UNIFICATION DE 1919-1920

A l'origine, la formation des tarifs des chemins de fer français a été établie, en principe, sur la valeur d'usage des marchandises. Celles-ci étaient réparties en six séries (réforme de 1877) ; le prix du transport pour chacune de ces séries était différent et son taux kilométrique décroissait avec la distance.

Des prix exceptionnels vinrent bientôt s'ajouter à ce tarif général : tarifs spéciaux de 1883, tarifs G. V. de 1892, frais accessoires de 1903, prix fermes, tarifs préférentiels, dispositions diverses. Introduits peu à peu dans la tarification française, ils avaient pour but de concurrencer la voie d'eau et le cabotage maritime, ou de favoriser le développement ou le maintien de certaines industries dont les chemins de fer écoulaient la production.

A ces tarifs généraux et spéciaux venaient s'ajouter deux dispositions qui augmentaient encore leur complexité. Il s'agissait d'abord de la *clause dite des gares intermédiaires*, qui faisait bénéficier toutes les gares d'un parcours d'une taxe réduite n'ayant été créée que pour les points extrêmes et pour des raisons particulières à ceux-ci. C'était, en second lieu, la *clause dite de soudure*, en vertu de laquelle des gares situées à l'extérieur du parcours à tarif préférentiel pouvaient profiter de celui-ci, moyennant l'addition des taxes applicables à la section comprise entre ces gares extérieures et le point de jonction sur le parcours principal.

Les critiques formulées, à cette époque, contre l'ensemble

de la tarification étaient nombreuses. On lui reprochait notamment la lutte abusive menée contre la voie d'eau, les traitements de faveur consentis à certaines branches de l'industrie et non aux autres, la complexité des taxes rendant leur usage difficile pour l'usager ou l'agent chargé de les appliquer.

Malgré leurs inconvénients, les prix spéciaux, bien que constituant une dérogation au principe de l'égalité figurant au cahier des charges (article 48), étaient justifiés dans une certaine mesure. Leur application avait permis aux chemins de fer de s'opposer à la concurrence de la batellerie et du cabotage ; elle avait donné à certaines entreprises le moyen de lutter avec efficacité contre la production étrangère, grâce à des prix de transport avantageux leur permettant de se procurer des matières premières, et de conquérir des marchés lointains.

I. — L'UNIFICATION DES TARIFS.

Des changements très importants ont été apportés à la tarification française après la guerre.

L'augmentation croissante des charges des réseaux résultant de l'élévation générale du coût de la vie avait nécessité une majoration du prix des transports de 25 % (loi du 30 mars 1918), qui s'avéra d'ailleurs tout de suite insuffisante pour couvrir le déficit.

Après les hostilités, on décida d'agir sur la contexture même des tarifs de base, la réforme devant donner une augmentation de recettes de 30 à 40 %. En compensation, la simplification de la tarification fut effectuée, répondant ainsi au désir de nombreux organismes commerciaux qui demandaient la suppression des traitements de faveur dont ils ne bénéficiaient pas. Les tarifs qui, avant la guerre, variaient suivant les réseaux furent donc unifiés.

Cette unification radicale, intervenue au cours des années 1919-1920, faisait disparaître complètement toutes les dispo-

sitions exceptionnelles : prix fermes et dispositions diverses, clauses de gares intermédiaires et de soudure.

La complexité de la tarification, encombrée d'éléments inutiles, appelait, certes, une révision ; mais l'abandon des barèmes de tarifs spéciaux locaux et régionaux, des prix fermes de gare à gare, résultats d'une longue expérience, privait les réseaux d'une armature apte à les défendre contre la concurrence des autres moyens de transport et capable de satisfaire les besoins de la clientèle industrielle, commerciale et agricole.

A l'occasion du bouleversement économique provoqué par la guerre et de la période de production intense qui l'a suivie, on pensait peut-être pouvoir réaliser sans danger cette réforme profonde de la tarification ferroviaire. Tout d'abord, la clientèle s'en accommoda, la hausse générale des prix rendant minime la part du coût du transport dans le calcul des prix de revient. Il n'en fut pas longtemps ainsi.

L'élévation des tarifs résultant de l'unification ne frappait pas beaucoup les produits taxés à des prix voisins du tarif général ; mais s'attaquait surtout aux marchandises qui bénéficiaient, notamment sur certains réseaux, de barèmes extrêmement réduits ou de prix fermes particulièrement avantageux. Le nouveau barème commun qui leur était substitué ne pouvait être basé sur les anciennes taxes réduites sans provoquer une chute générale des recettes. Etant obligé de tabler sur des moyennes se rapprochant forcément du tarif général, on arrivait, pour les taxes les plus réduites dans l'ancien système, à des relèvements importants. La limitation, d'autre part, des nouveaux tarifs spéciaux aux seuls transports d'une certaine importance (wagons complets ou chargements égaux ou supérieurs à dix tonnes), venait détruire les avantages d'usagers procédant à des envois de détail ou à des expéditions par demi-chargeement.

Une perturbation dans de nombreuses catégories d'entreprises ne tarda donc pas à apparaître, en même temps que de graves inconvénients pour les réseaux.

II. — LES INCONVÉNIENTS DE L'UNIFICATION.

La crise industrielle qui se fit sentir en 1921 provoqua la réaction des usagers qui bénéficiaient autrefois des tarifs réduits. Des réclamations pressantes s'élevèrent en faveur du retour à la pratique des tarifs spéciaux.

Les inconvénients de l'unification étaient éprouvés, non seulement par les usagers en question, mais par les réseaux eux-mêmes, et ceci pour deux raisons. En premier lieu, les sociétés industrielles et commerciales bénéficiant autrefois de taxes réduites pour leurs transports ont cherché, avec la disparition de celles-ci, à se soustraire le plus possible à la nécessité de recourir au chemin de fer. En second lieu, les réseaux se trouvaient désormais désarmés devant la concurrence ancienne de la voie d'eau et du cabotage, mais surtout devant la rivalité nouvelle et bien plus dangereuse de l'automobile.

Dissociation des industries.

L'application de tarifs spéciaux correspondant à des besoins régionaux avait favorisé le développement et même la création d'entreprises pour lesquelles le nouveau système tarifaire était particulièrement désavantageux. Elle avait provoqué la naissance, à travers le pays, de grands courants commerciaux qui risquaient de disparaître et permis en outre à certaines industries de soutenir la lutte contre la concurrence étrangère. L'unification risquait donc d'apporter un trouble sensible dans l'économie nationale.

Pendant la période d'application des tarifs unifiés, les entreprises ont cherché, dans une certaine mesure, à se dissocier, les trafics à grande distance à faire place à des trafics locaux. On trouve de nombreux exemples de cette tendance à la dispersion ou au déplacement des industries sur le territoire ¹.

1. Exemples tirés d'une étude de M. Richard Bloch : *Questions de chemins de fer. Etudes commerciales.*

Ainsi, en 1925, le rapport à l'assemblée générale des actionnaires d'une Société sidérurgique du Nord disait que, en raison des conditions tarifaires auxquelles elle était obligée de se soumettre, il y avait avantage à établir des usines sur les lieux de production du minerai, étant donné que pour faire une tonne de fonte il fallait trois tonnes de minerai et seulement une tonne de coke.

Sous le régime des tarifs particuliers, des conditions spéciales étaient faites à des raffineries de la région parisienne pour leurs exportations par le port de Bordeaux. Après disparition de ces taxes préférentielles, la plus importantes des raffineries établit une usine à Bordeaux, soustrayant ainsi au chemin de fer un trafic important et causant un grave préjudice aux sociétés restées dans la région parisienne.

L'importation du rhum des Antilles et d'autres denrées coloniales est faite, en grande partie, par Bordeaux. L'approvisionnement de Paris était effectué par voie ferrée et bénéficiait de tarifs réduits. L'unification les supprimant, le ravitaillement de la capitale se fit dorénavant par le Havre.

Certaines entreprises industrielles du Nord s'approvisionnant en minerai dans le centre de la France avaient avantage, après la suppression de l'ancien prix ferme qui leur était consenti, à faire venir par mer des minerais étrangers.

Ces exemples soulignent les inconvénients d'une unification radicale des tarifs et partant l'intérêt que présentent les tarifs spéciaux. Cependant, il ne faut pas exagérer la surcharge, soit-disant écrasante, résultant pour la grande industrie des mesures d'unification. Dans tous les rapports aux actionnaires des grandes sociétés industrielles, on signalait avec insistance les sommes considérables versées au titre des frais de transport. Mais il ne faut pas oublier qu'à cette époque l'activité de ces entreprises était considérable et qu'en réalité les majorations de tarifs résultant de la réforme de 1920 étaient, pour ainsi dire, noyées parmi les autres éléments du prix de revient.

C'est ainsi qu'une puissante société sidérurgique de l'Est

faisait grand état, dans son rapport sur les résultats de l'exercice 1924-1925, de la somme de 32 millions de frais de transport. Cependant, de ce rapport il résultait d'autre part que, par rapport à l'exercice précédent, les productions de fonte et d'acier étaient respectivement en progression de 45 et 50 %, le chiffre d'affaires en progression de 28 % et le bénéfice net de 14 %. Le dividende distribué aux actionnaires était de 12 % ; en 1928-1929, il était passé à 16 %.

Les charges résultant des dispositions tarifaires en vigueur étaient-elles donc écrasantes au point de porter un grave préjudice à l'activité de ces entreprises ?

Dangers des concurrences extérieures.

Les inconvénients de l'unification étaient beaucoup plus réels lorsqu'il s'agissait des avantages qu'elle donnait aux autres modes de transport.

Une grande partie des anciens tarifs exceptionnels était destinée à lutter contre la rivalité de la navigation intérieure et du cabotage. Ces tarifs supprimés, ces concurrences ont pu s'exercer librement. L'augmentation du trafic, au cours de la période 1921-1929, s'est portée, pour une large part, sur la voie d'eau. Ainsi, de 1928 à 1929, alors que l'accroissement de l'activité de la voie ferrée n'était que de 5 %, celui de la navigation fluviale atteignait 15 %. Les entreprises de navigation ont donc trouvé un avantage certain à la suppression des tarifs particuliers des réseaux. La batellerie, dont l'activité devait plutôt s'appliquer à des marchandises pondéreuses, s'était mise à transporter également des produits de valeur, conquête plus facile, ceux-ci étant taxés sur le chemin de fer aux prix supérieurs. Ces progrès de la batellerie étaient favorisés par sa situation privilégiée, étant donné qu'elle n'avait pas à supporter les dépenses d'établissement et d'entretien de sa voie.

Ces mêmes avantages ont favorisé, après la guerre, les pro-

grès considérables de la concurrence automobile. Celle-ci s'est attaquée à toutes les branches du trafic.

En ce qui concerne les voyageurs, la voiture individuelle et les cars ont retiré au rail un grand nombre d'usagers. Ceci n'était pas lié au fond à la question tarifaire, mais dû plutôt à la commodité et à l'agrément présenté par ce nouveau mode de transport.

En ce qui concerne les marchandises, l'automobile a détourné à son profit des courants divers de transports, et l'unification rendait les réseaux impuissants devant cet état de choses.

L'industrie acheminait, par exemple, par la route de gros chargements, évitant de cette façon les frais des opérations terminales d'enlèvement au point de départ et de livraison au destinataire. C'est aux courtes distances surtout qu'il était avantageux d'utiliser le camion, les bases kilométriques des tarifs ferroviaires étant plus élevées pour les faibles parcours.

La concurrence automobile s'est manifestée également pour les transports de marchandises périssables, à destination par exemple des halles de Paris. Les manutentions aux gares de départ et d'arrivée susceptibles de causer des avaries étaient évitées, de même que les frais de factage et diverses dépenses accessoires.

D'autres part, la distribution des marchandises des centres régionaux aux détaillants locaux, se faisant en général dans un rayon d'une centaine de kilomètres, trouve avantage à être effectuée par automobile. La livraison à domicile permet des délais d'acheminement plus brefs, les emballages peuvent être sommaires sans risque de détérioration.

Ces quelques exemples montrent les difficultés résultant, pour les chemins de fer, de la concurrence si souple des transports automobiles et la nécessité d'envisager des mesures appropriées pour y faire face. A cet effet, il appartenait aux pouvoirs publics d'édicter des mesures de coordination que nous étudierons par la suite. Il fallait aussi aban-

donner la politique d'unification et fournir au rail le moyen de se défendre efficacement contre les concurrences extérieures par le retour à l'emploi de tarifs spéciaux variés et adaptés aux circonstances.

CHAPITRE II

RETOUR AUX TARIFS PARTICULIERS ASSOUPLISSEMENT DE LA TARIFICATION

En 1928, sur les conseils des pouvoirs publics, et après avis du Conseil supérieur des chemins de fer, les réseaux abandonnèrent la méthode rigide de l'unification pour revenir à l'ancienne pratique des tarifs particuliers. Par la suite, l'institution de tarifs spéciaux ne donnant que des résultats partiels, les réseaux obtinrent de l'Etat l'assouplissement des procédures d'établissement des tarifs par le décret du 30 décembre 1933, pris en application de la loi du 8 juillet et de l'avenant du 6 juillet 1933.

I. — RETOUR AUX TARIFS PARTICULIERS.

Les prix fermes furent donc rétablis et de nombreuses formules nouvelles virent le jour : tarifs d'abonnement, tarifs maxima-minima, taxes convenues, tarifs au wagon-kilomètre, tarifs avec date de livraison garantie, tarifs de groupage.

Prix fermes.

Les prix fermes ou de gare à gare sont établis, pour le transport de marchandises d'une gare à une autre, à des conditions plus avantageuses que celles résultant du barème général.

C'est ainsi que les réseaux, en vue de récupérer les trafics correspondants, ont consenti des prix fermes pour le trans-

port des gros chargements à courte distance signalés précédemment, ces prix fermes pouvant s'accompagner d'ailleurs de dispositions d'abonnement. Des exemples sont fournis par les tarifs spéciaux concernant les acheminements de blés et farines des moulins de la Beauce et de la Brie, ou du consortium de moulins de Chatellerault, Port de Piles et Villars.

De même, pour les transports de denrées périssables, des prix fermes de grande vitesse, comportant avec les impôts tous les frais, depuis la gare d'expédition jusqu'aux Halles, ont été établis.

Tarifs d'abonnement.

Les dispositions d'abonnement comportent un abattement du prix du transport au delà d'un certain tonnage remis mensuellement ou annuellement au chemin de fer, le tonnage en question variant avec la nature des marchandises et l'importance du transport. Etant souvent trop important pour un seul usager, les réseaux ont permis les groupements d'expéditeurs. Le but de cette disposition nouvelle était, en grande partie, de lutter contre la concurrence de la navigation fluviale.

Voici quelques exemples de ces tarifs d'abonnement ¹ :

— Transport des pétroles bruts de Dunkerque à Corbehem (Compagnie du Nord). Tonnage minimum 125.000 tonnes.

De 125.000 à 135.000 tonnes, réduction de		25 %
De 135.000 à 145.000	—	30 %
De 145.000 à 155.000	—	35 %
Au-dessus de 155.000	—	40 %

— Transport des huiles lourdes de graissage, expéditions de Corbehem (Compagnie du Nord). Tonnage minimum : 20.000 tonnes.

De 20.000 à 22.000 tonnes, réduction de,		20 %
De 22.000 à 25.000	—	25 %
Au-dessus de 25.000	—	35 %

1. Exemples tirés de l'étude déjà signalée de M. Richard Bloch.

— Expéditions des mélasses du Havre sur la région parisienne (Réseau de l'Etat).

Réduction de 5 % au-dessus de 10.000 tonnes.

Tarif maximum-minimum.

Le décret du 30 décembre 1933 a permis d'établir des tarifs, non inscrits au Chaix, variant entre des prix limites et donnant lieu à une publicité restreinte. Ceci permettait aux réseaux d'établir, par une procédure rapide, des prix particuliers adaptés aux besoins du trafic.

Pour que cette formule ne soit pas employée exagérément et que son application ne soulève pas de réclamations trop vives des non-bénéficiaires, le Conseil supérieur des chemins de fer a prévu, dans sa séance du 13 mars 1936, que les tarifs en question devraient dorénavant ne concerner que des trafics exceptionnels temporaires ou avoir pour but la protection du rail contre une aggravation de la concurrence.

Tarifs au wagon-kilomètre.

Pour se défendre contre l'écramage de leur trafic par les transports routiers, les réseaux ont institué, en 1933, un tarif consistant dans la location de wagons sur des relations déterminées et pour le transport de marchandises quelconques. La tarification adoptée est très simple et se rapproche de celles appliquées par les entreprises de camionnage. En 1934, ce tarif fut étendu à des véhicules susceptibles de circuler sur le rail et sur la route et modifié en un tarif maximum-minimum. Il a été supprimé en 1937.

Taxe convenue.

Il s'agit de tarifs connus pratiquement des seuls bénéficiaires, gros producteurs. La taxe convenue résulte d'un contrat passé entre le chemin de fer et la société commerciale.

Tarif avec date de livraison garantie.

Ce tarif, créé en 1932, a pour but d'assurer, moyennant paiement d'une surtaxe, des délais de transport rapides, garantis par le versement, en cas de retard, d'une indemnité de 20 %. Cette mesure est particulièrement intéressante pour les entreprises ; car, assurées d'un approvisionnement rapide, elles n'ont pas besoin d'accumuler des stocks importants.

Le groupage.

Les tarifs de groupage ont été créés pour attirer la clientèle des « commissionnaires-messagers », qui avaient trouvé de sérieux avantages à abandonner le rail pour la route. Ces commissionnaires-messagers sont des intermédiaires entre les fournisseurs et leur clientèle disséminée dans une région déterminée.

L'acheminement de leurs expéditions était réglementé pour éviter l'encombrement des trains rapides et faisait l'objet du tarif G. V. 103. Les prix de ces transports étaient ceux des bagages, donc assez élevés, d'autant plus qu'il fallait tenir compte de frais de factage importants. L'automobile, offrant des conditions moins onéreuses et permettant des délais de distribution moins longs, attira une grande partie de ce trafic.

C'est alors que les réseaux instituèrent des tarifs de groupage très nombreux, étant donné que chacun d'eux était adapté aux circonstances locales, c'est-à-dire établi pour faire face à une concurrence automobile particulière. Des solutions adoptées, les unes étaient simples, les autres compliquées.

Voici un exemple d'un tarif de groupage très simple : tarif P.-O. de groupage en petite vitesse de Paris à Saint-Amand-Montrond et vice versa, ce tarif consistant uniquement dans un prix ferme à la tonne.

Un tarif plus compliqué était le tarif P. V. du P.-L.-M.

Il comportait des réductions dépendant du tonnage et du nombre de remises hebdomadaires effectuées pendant au moins un mois. Ces réductions étaient les suivantes :

	Pour 3 remises hebdomadaires.	Pour 6 remises.
De 5.000 à 6.000 tonnes.	5 %	6 %
De 6.000 à 7.000 —	7 %	9 %
De 7.000 à 8.000 —	9 %	12 %
De 8.000 à 9.000 —	12 %	15 %
De 9.000 à 10.000 —	15 %	20 %
Au dessus de 10.000 —	20 %	25 %

On s'est efforcé de restreindre l'octroi de ces tarifs de groupage aux seuls commissionnaires-messagers, le bénéfice de ces prix réduits pour les usagers isolés devant entraîner des pertes sur les recettes de messagerie.

Tarifs spéciaux pour les voyageurs.

En ce qui concerne les voyageurs, les réseaux se sont efforcés de retenir ou d'attirer leur clientèle par la création de tarifs spéciaux. C'est ainsi qu'ont été institués :

Des cartes d'abonnement à demi-tarif ;

Des billets d'aller et retour à prix réduit pour les stations balnéaires, thermales et climatiques ;

L'extension de validité des billets d'aller et retour à destination de ces localités ;

Les billets de zone ou d'excursions ;

Les billets pour voyages circulaires ;

Les billets de fin de semaine, etc...

II. — ASSOUPPLISSEMENT DE LA TARIFICATION.

DÉCRET DU 30 DÉCEMBRE 1933.

L'institution de tarifs particuliers ne pouvait avoir une pleine efficacité, étant donné la rigidité et le défaut de mobilité de la tarification, qui plaçaient les chemins de fer dans

un état d'infériorité manifeste par rapport à leurs concurrents. Des formalités nombreuses et compliquées retardaient la mise en application de tout tarif nouveau et en diminuaient l'efficacité : discussion à la commission inter-réseaux d'examen des tarifs, discussion à la réunion des directeurs des réseaux, discussion au Comité de direction des réseaux, proposition officielle et mise à l'enquête, rapport de l'inspecteur principal du contrôle administratif, rapport et avis du contrôleur général, avis de la Direction générale du contrôle, examen par la Direction générale des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics, discussion au Comité consultatif, discussion au Conseil supérieur des chemins de fer, décision ministérielle.

Le temps passé en demandes, réclamations, examens, rapports, délais de publicité, d'homologation et de mise en application ne pouvait qu'écarter de la voie ferrée les commerçants et les industriels, au profit d'entreprises de transports libres de modifier leurs prix à leur gré et immédiatement.

C'est en vue de porter remède à la rigidité des règles posées en matière de tarifs et de les assouplir que, sur l'instance des réseaux, le Ministre des Travaux Publics se décida à prendre un décret qui fut promulgué le 30 décembre 1933.

Ce décret comportait des dérogations à l'article 48 du cahier des charges concernant la procédure à suivre en cas de modification des tarifs et à l'article 12 de la loi du 9 avril 1898 exigeant la consultation préalable des Chambres de commerce pour toute proposition de tarifs.

Ces dérogations étaient les suivantes :

Procédure d'abaissement des tarifs.

Si le décret a apporté sur ce point des modifications intéressantes, il n'a pas été aussi loin que le réclamaient les réseaux.

Il a maintenu le délai d'affichage d'un mois imposé par le cahier des charges et exigé la publication de toute proposi-

tion de tarif au *Journal Officiel*. Il n'a pas supprimé la nécessité d'une consultation préalable des Chambres de commerce, mais a décidé que leurs avis devraient parvenir au Ministre dans un délai de vingt jours après la publication au *Journal Officiel*.

Une amélioration importante a été cependant apportée par rapport à la situation antérieure. Elle résulte de l'abréviation des délais dans lesquels le Ministre doit statuer sur les propositions de tarifs et des possibilités d'exécution provisoire. En effet, si dans le délai d'un mois suivant la publication au *Journal Officiel* le Ministre ne s'est pas prononcé, le tarif proposé peut être mis en vigueur provisoirement. Si le Ministre est hostile à la nouvelle disposition tarifaire, son refus doit intervenir dans les deux mois suivant la publication.

Tarif maximum-minimum.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, c'est le décret du 30 décembre 1933 qui a institué cette formule intéressante de tarification. Les prix adoptés sont affichés et communiqués au Ministre. Ils entrent en application dans les quinze jours suivant la réception de cette communication.

Relèvement des prix.

Pour tous les tarifs, les réseaux ont désormais la possibilité de relever, dans un délai de trois mois au lieu d'un an, les prix des transports qui ont été antérieurement abaissés.

Services de remplacement.

Le décret a étendu l'application du tarif maximum-minimum aux services de remplacement, de livraison à domicile et de correspondance.

Pour les transports effectués en partie par la voie ferrée et en partie par la route, des taxes applicables de bout en

bout ont été autorisées, le prix perçu au total n'étant pas obligatoirement égal à la somme des taxes qui seraient perçues pour chacun des parcours partiels.

Modification des bases et des minima de perceptions.

(Décret du 19 avril 1934.)

Les dispositions du décret du 30 décembre 1933 ont été complétées par l'article 3 du décret du 19 avril 1934, déjà cité, article relatif aux bases et taux minima de perceptions et comportant une importante dérogation aux règles posées par l'article 42 du cahier des charges.

Cette dérogation consistait dans l'autorisation, donnée aux réseaux, de simplifier les modes de perception des tarifs en les établissant autrement que sur des bases kilométriques et des fractions de poids ; elle comportait également la possibilité, pour les réseaux, de modifier les taux minima de perceptions.

Mettant à profit ces autorisations, les réseaux ont, dès la publication du décret, envisagé la simplification des tarifs des expéditions de détail, dont la complexité constituait un obstacle à l'utilisation du chemin de fer pour cette sorte de trafic.

CHAPITRE III

NÉCESSITÉ D'UNE NOUVELLE RÉFORME DE LA TARIFICATION

Malgré le retour aux prix fermes et l'institution de nouvelles formules de tarifs, malgré l'assouplissement de la tarification réalisée par le décret du 30 décembre 1933, la chute des recettes s'est poursuivie dans des proportions redoutables. Les mesures de coordination, venues s'ajouter aux dispositions précédentes, n'ont pas empêché le détournement définitif d'une partie rémunératrice du trafic ferroviaire au profit de l'automobile.

Dans cette lutte épuisante, consistant à consentir des avantages équivalents à ceux accordés par leurs concurrents, les chemins de fer ont été amenés à instituer une multitude de tarifs particuliers entraînant une grande complexité de la tarification et allant même jusqu'à perdre des recettes possibles, les prix de certains transports étant avilis. Dès 1935, de nouvelles mesures d'assainissement tarifaire étaient à envisager.

Pour obtenir un accroissement de recettes, on peut envisager, en matière tarifaire, soit un relèvement général des tarifs, soit la suppression ou l'augmentation des prix particuliers, soit enfin une solution intermédiaire comportant à la fois des majorations tarifaires et une révision des tarifs particuliers.

I. — RÉSULTATS A ATTENDRE DES MAJORATIONS DE TARIFS.

Nous avons exposé, précédemment, l'opposition des pouvoirs publics à toute augmentation du prix des transports,

malgré les instances réitérées des grands réseaux qui demandaient l'application pure et simple du principe de l'automatisme des tarifs posé par la Convention de 1921¹. Il convient, pour porter un jugement sur cette attitude, d'examiner les répercussions que peuvent avoir en réalité les majorations tarifaires sur le trafic.

Marchandises.

Le relèvement du prix des transports est en général sans grand effet sur le trafic marchandises. Nous avons donné précédemment² des exemples de cette insensibilité. Les augmentations de tarifs, sans ralentir le trafic, procurent un accroissement de recettes appréciable.

La part du prix du transport est en effet minime par rapport à la valeur des marchandises. Ceci ressort d'ailleurs d'une étude faite, à la demande de la Commission des travaux publics de la Chambre, par le Ministère des Travaux Publics, sur l'incidence du coût des transports sur les prix de vente des denrées. Voici quelques pourcentages :

Volailles à 450 kilomètres	2,37 %
Beurre à 500 kilomètres	2,77 %
Viande de bœuf à 350 kilomètres	3,9 %
Poisson à 467 kilomètres	7,8 %

Ceci montre bien que, pour les marchandises, tout relèvement de tarif ne peut avoir qu'une incidence relativement faible en lui-même sur le coût de la vie. Les majorations sont peu élevées, comparées aux frais intermédiaires entre les marchés de gros et la vente par les détaillants.

Les élévations de tarifs réclamées par les réseaux se sont opposées à la mauvaise volonté des pouvoirs publics. Ceux-ci s'inclinaient souvent devant l'opposition des industriels et des

1. Pour les marchandises, la dernière augmentation résultait de la décision ministérielle du 24 février 1928 ; pour les voyageurs, de la décision ministérielle du 11 août 1926, la réduction de l'impôt sur les billets de voyageurs n'étant intervenue que le 22 octobre 1933.

2. Voir ci-dessus III^e Partie, chapitre 1, § 1.

commerçants qui faisaient ressortir, avec insistance, l'importance des sommes versées par eux au titre des transports, sans indiquer qu'elles étaient en rapport avec le montant de leur chiffre d'affaires. L'attitude des pouvoirs publics s'explique cependant, dans une certaine mesure, par le fait qu'une majoration des tarifs peut être, souvent, le prétexte à une importante augmentation des prix de vente sans rapport avec celle des prix de revient.

Voyageurs.

Le trafic voyageurs, au contraire, est extrêmement sensible aux variations de tarifs. Il subit toujours un ralentissement à la suite d'une majoration ; les recettes de base diminuent. Mais les recettes effectives s'élèvent et le but poursuivi est atteint. D'ailleurs, au bout d'un certain temps une reprise du trafic se manifeste avec l'habitude des nouveaux prix.

Comme nous l'avons déjà dit, les prix de transport des voyageurs exprimés en francs or se trouvaient inférieurs de 30 % à ceux de 1913. Sans augmenter les tarifs, l'Etat aurait pu, tout au moins, dès l'apparition du déséquilibre du compte d'exploitation, faire droit immédiatement aux demandes pressantes des réseaux en ce qui concerne la réduction de l'impôt écrasant de 32,5 % sur le prix des billets. Le dégrèvement appliqué en 1933 a procuré au fonds commun un supplément de recettes de 470 millions ; mais il est intervenu quatre ans trop tard pour être réellement efficace.

Quoi qu'il en soit, la situation financière des chemins de fer était telle que toute solution au problème tarifaire devait s'accompagner d'un relèvement général des tarifs. L'augmentation des charges résultant de l'application des lois sociales et l'avilissement continu de la monnaie provoquant la hausse des prix de tous les produits le rendaient inévitable.

II. — NÉCESSITÉ D'UNE RÉVISION DES TARIFS PARTICULIERS

La complexité extrême de la tarification, la tendance à ne consentir des conditions particulières qu'aux clients importants, la pratique de taux non rémunérateurs, la lutte des réseaux entre eux provoquèrent un mouvement d'hostilité à l'égard des tarifs particuliers qui alla jusqu'à la demande de leur suppression. Dans des lettres du 14 août, du 21 octobre, du 4 novembre 1936, le Ministre des Travaux Publics demanda au Président du Comité de direction des chemins de fer la révision des prix particuliers.

La complexité.

La complexité de la tarification était telle que des produits correspondant à des stades très rapprochés de la production se trouvaient taxés à des prix différents. Il en résultait des discussions sur le point de savoir quel barème devait être appliqué pour le transport d'une marchandise déterminée. Il s'agissait également, pour l'usager, de savoir quel était le tarif le plus avantageux auquel il pouvait prétendre : prix ferme ou tarif au wagon-kilomètre, formule d'abonnement et laquelle, tarif maximum-minimum ou taxe convenue ?

Ainsi, avant les mesures de simplification autorisées par le décret du 19 avril 1934 (article 3), l'usager avait le choix, pour les expéditions de colis ne dépassant pas 50 kilos, entre sept tarifs : le tarif général P. V., le colis postal, le colis de messageries, le colis express, le tarif général des denrées, le tarif G. V. 3/103 des denrées et le colis agricole.

Avant la révision de 1937, les expéditions de marchandises étaient susceptibles d'être taxées suivant ¹ :

— 631 tarifs fermes et tarifs maxima-minima, certains comportant de nombreux prix particuliers ;

1. Chiffres donnés par M. Charles Pomaret dans son rapport sur le budget des chemins de fer pour l'exercice 1937.

- 196 prix fermes avec formules d'abonnement ;
- 333 formules d'abonnement ;
- 284 tarifs kilométriques sur relations déterminées ;
- 23 tarifs avec taxes convenues.

Cette complexité était telle qu'il était impossible, pour un usager, de connaître les conditions plus ou moins avantageuses dont bénéficiaient certains clients de la voie ferrée. La publicité des tarifs en vigueur était donc dans certains cas pratiquement inexistante.

La tendance à l'inégalité de traitement des usagers.

Les conditions particulières faites aux gros expéditeurs se comprend fort bien ; mais la multiplicité des tarifs particuliers qui leur étaient consentis rendait plus grande l'infériorité des usagers petits et moyens. Cette inégalité s'est trouvée accrue par l'accentuation de la crise économique, rendant exceptionnels les envois de gros tonnage par cette catégorie de la clientèle.

Les dispositions d'abonnement et les taxes convenues, qui sont une variété de celles-ci, constituent à cet égard les formules susceptibles de provoquer le plus une situation d'inégalité, si le tonnage minimum, exigé pour que joue l'abattement sur le prix normal du transport, est trop élevé. Avec le développement de la crise, il était devenu de plus en plus difficile, à de nombreux expéditeurs, d'atteindre le tonnage exigé, et notamment celui nécessaire pour bénéficier du barème appliqué aux envois par wagons.

La réponse qu'il serait possible de faire à cette critique est que les tarifs de groupage, qui ont été institués sur de nombreuses relations, constituent, pour les usagers qui ne peuvent présenter un tonnage suffisant, le moyen de profiter des tarifs réduits. Néanmoins, l'avantage pour eux ne peut être important, étant donné qu'ils sont obligés d'abandonner une partie, souvent élevée, de la remise aux commissionnaires messagers qui leur servent d'intermédiaires. De nombreux

tarifs de groupage sont d'ailleurs un indice de clauses d'abonnement comportant des conditions de tonnage trop rigoureuses.

Perte de recettes possibles.

Contre cette tendance à l'inégalité de traitement, les réclamations des intéressés se sont élevées. Les réseaux ont été ainsi amenés à développer les tarifs de groupage, à multiplier les prix fermes, pour éviter des inégalités entre producteurs ou commerçants de la même catégorie. La création d'un tarif particulier, qui se justifiait pour lutter contre la concurrence d'un autre mode de transport s'exerçant sur une relation déterminée, devait être étendue ensuite à d'autres relations.

Ainsi, en vue de lutter contre l'automobile, un prix ferme fut créé au profit d'expéditeurs de confitures de la Corrèze vers Paris. Mais, cette mesure portant préjudice aux producteurs lorrains et de l'Ouest qui expédiaient aussi sur Paris, il a fallu leur consentir des avantages analogues, alors que le rail n'était dans ce cas nullement menacé.

Les réseaux se sont ainsi privés de recettes importantes, sans rapport avec la perte qu'ils cherchaient d'abord à éviter.

D'autre part, il est arrivé que, par le jeu des réductions consenties, certains transports ont été faits dans des conditions non rémunératrices, les taxes perçues ne couvrant pas leur prix de revient

Lutte des réseaux entre eux.

Cette perte de recettes possibles est résultée, non seulement des prix particuliers consentis pour s'opposer à la concurrence automobile, mais parfois de rivalités cachées entre les réseaux pour la conquête de trafics se situant généralement à proximité de leur frontière commune. Cette lutte s'est traduite : par des tolérances accordées aux expéditeurs concernant les conditions d'application des tarifs spéciaux, notamment les

conditions de tonnage, les réductions des frais de stationnement ; par des acheminements en grande vitesse de marchandises payant les tarifs de la petite vitesse ; par des ententes avec les commissionnaires messagers. Des dispositions officieuses, non réglementaires, étaient donc entrées en vigueur.

La rivalité entre les réseaux s'est fait ainsi sentir pour le trafic agricole des régions de la vallée de la Loire, du marais poitevin et des Charentes vers Paris : concurrence de l'Etat et du P.-O.-Midi, pour le trafic des primeurs bretonnes vers l'Est ; rivalité du Nord et de l'Est, pour le trafic des cotons destinés aux industries textiles d'Alsace ; lutte entre le P.-L.-M. et le Nord, entre Marseille et le Havre, etc...

Cette rivalité occulte était particulièrement préjudiciable aux intérêts du fonds commun (elle a naturellement disparu avec la création de la Société nationale des chemins de fer).

Un assainissement de la tarification était par conséquent nécessaire. Sans retomber dans l'erreur de l'unification, il fallait maintenir les tarifs particuliers dont la nécessité ne fait aucun doute, mais en limiter le nombre. Il convient que ces tarifs ne constituent pas la règle, mais l'exception ; dans ces conditions leur existence est parfaitement justifiée.

CHAPITRE IV

LA RÉFORME TARIFAIRE ACCOMPLIE EN 1937

L'année 1937, dernière année d'existence des grands réseaux en tant qu'exploitants, a été marquée par une importante réforme tarifaire, qui a consisté dans la révision des prix particuliers et dans une refonte générale des tarifs accompagnée d'une majoration du prix des transports.

I. — RÉVISION DES PRIX PARTICULIERS

C'est dans le sens de la restriction que cette réforme des tarifs particuliers a été accomplie. Commencée à la fin de 1936, elle était terminée le 31 mars 1937.

Les chiffres suivants indiquent l'importance de l'effort accompli :

Nombre de prix supprimés	366
— — majorés	425
— — maintenus	363
— — soumis à la révision	1.154

Un tiers environ des prix exceptionnels était donc supprimé, un autre tiers majoré. Cette majoration atteignait en moyenne 8 à 10 % et procurait un supplément de recettes d'une cinquantaine de millions.

II. — RÉFORME DES TARIFS ET AUGMENTATION DU PRIX DES TRANSPORTS

La nécessité de trouver un supplément de recettes important et immédiat ne pouvait être satisfaite par la seule révi-

sion des prix particuliers, étant donné qu'ils ne constituaient qu'une partie de l'ensemble des recettes. Une refonte importante de la tarification générale était devenue indispensable. Les propositions des réseaux à cet égard, d'ailleurs modifiées par l'Administration, consistaient dans une simplification et un relèvement des tarifs.

Les tarifs voyageurs.

La modification des tarifs voyageurs a consisté, essentiellement, dans un relèvement entré en vigueur le 20 juillet 1937.

Dans la proposition des réseaux du 1^{er} juin 1937, la majoration était uniformément de 0 fr. 05 pour chaque classe ; mais l'Administration des Travaux Publics, estimant que la première et la deuxième classe devaient être frappées davantage, les barèmes furent établis de la façon suivante :

0 fr. 52 pour la première classe, au lieu de 0 fr. 45 ;

0 fr. 36 pour la deuxième classe, au lieu de 0 fr. 30 ;

0 fr. 25 pour la troisième classe, au lieu de 0 fr. 20.

soit, par rapport aux tarifs précédents, des augmentations respectives de 15,5 %, 20 % et 25 %. L'accroissement de recettes annuelles attendu de ces mesures était estimé à 600 millions.

Les réductions sur les billets d'aller et retour ont été par contre portées de 25 à 30 % sur le double du prix du billet simple en première classe et de 20 à 25 % en deuxième et troisième classe.

L'augmentation de tarifs ne fut pas appliquée avant le 1^{er} octobre 1937 aux titulaires de billets populaires ou de familles nombreuses, ni avant le 1^{er} janvier 1938 aux titulaires de billets de loisirs agricoles.

Des modifications avantageuses de certaines conventions ferroviaires ont été enfin prévues. Les âges minima des enfants pouvant être admis dans les trains gratuitement ou à demi-tarif se sont trouvés relevés respectivement de trois à quatre ans et de sept à dix ans. De plus grandes facilités

ont été accordées pour les billets de fin de semaine et les billets circulaires ; les facultés d'arrêt réservées aux billets simples et d'aller et retour ont été élargies et rendues gratuites.

Le régime des billets populaires de congés annuels a été amélioré. En profitent désormais non seulement l'intéressé, sa femme et ses enfants mineurs, mais également sa mère, si elle habite avec lui, ainsi que les employés et ouvriers français résidant à l'étranger, les employés et ouvriers étrangers résidant en France et bénéficiant d'un congé payé, les artisans étrangers résidant en France.

Des billets de loisirs agricoles ont enfin vu le jour sur l'initiative de M. Queuille, ministre des Travaux Publics, en juillet 1937. Ils sont réservés aux agriculteurs français exploitants, inscrits sur la liste des électeurs aux Chambres d'agriculture, ne possédant ou n'exploitant que des terres d'un revenu cadastral inférieur à 500 francs et non assujettis à l'impôt général sur le revenu.

On peut faire remarquer qu'au moment où l'on s'efforçait de diminuer le nombre des tarifs particuliers des transports de marchandises, on introduisait la politique des prix de faveur dans la tarification voyageurs, donnant ainsi naissance à des trafics peu rémunérateurs.

Malgré le relèvement des tarifs de 1937, les recettes étant encore insuffisantes, on a procédé le 1^{er} janvier 1938, premier jour d'existence de la Société nationale des chemins de fer, à une augmentation du prix des transports de 25 %, ce qui porte le coût du kilomètre à :

- 0 fr. 62 en première classe ;
- 0 fr. 446 en deuxième classe ;
- 0 fr. 33 en troisième classe.

Les tarifs marchandises.

En vertu de la loi du 31 décembre 1936, la taxe sur le chiffre d'affaires a été substituée à l'impôt sur les transports

de marchandises. Les taux respectifs de ces impôts étant de 5,25 % et de 1,50 % à cette époque, le taux du dégrèvement réalisé se montait donc à 3,75 %. Ce dégrèvement ayant été exactement compensé par une majoration de tarifs, les prix perçus des usagers n'ont pas été modifiés et le fonds commun a bénéficié d'une ressource nouvelle de 280 millions.

Etant donné l'urgence de réaliser des recettes supplémentaires, une élévation provisoire des tarifs entra en vigueur le 12 juillet 1937, en attendant que les propositions des réseaux fussent examinées par la Commission mixte d'examen des tarifs créée à cet effet. Cette majoration provisoire était, en moyenne, de 18 % et, exceptionnellement, de 15 % pour certaines denrées de consommation courante. Les majorations générales appliquées aux tarifs de base se trouvaient portées, suivant les trafics, à des taux compris entre 405 et 545 %.

La Commission mixte d'examen des tarifs ayant terminé ses travaux, l'aménagement du 12 juillet disparut, pour faire place à une nouvelle tarification qui fut appliquée le 15 août 1937.

Les majorations de tarifs étaient portées à 24,5 % en moyenne et on estimait à 1.850 millions les recettes supplémentaires que ces mesures devaient permettre de réaliser. En tenant compte de l'élévation des recettes voyageurs et du dégrèvement du 31 décembre 1936, c'est un total de 2.750 millions de ressources nouvelles sur lequel on comptait.

La réforme tarifaire du 15 août 1937 comporte en outre d'importantes mesures de simplification, qui sont notamment les suivantes ¹ :

— Réunion en un seul fascicule des conditions d'application de grande et de petite vitesse, avec maintien de ces deux régimes de vitesse et de la vitesse unique ;

— Fusion sous un même titre de toutes les dispositions communes à la grande et à la petite vitesse ;

1. Voir le rapport de M. Charles Pomaret sur le budget des chemins de fer pour l'exercice 1938.

— Présentation sous une forme plus simple des dispositions tarifaires ;

— Simplification du calcul des distances en ce qui concerne les itinéraires détournés comportant des jalonnements ;

— Incorporation dans les prix de transport, d'une part, de la majoration générale, d'autre part, des frais terminaux autres que les frais de manutention ;

— Présentation d'un nouveau clavier de 160 barèmes permettant la suppression de nombreux tarifs spéciaux.

Elle comporte également un échelonnement dans les majorations tarifaires. Les augmentations de tarifs ont été plus élevées pour les marchandises taxées aux prix les plus bas que pour les autres. Elles ont été ainsi graduées de 17,7 à 34,4 % par rapport aux tarifs pratiqués avant la majoration provisoire du 12 juillet 1937. Ce relèvement des bas prix du clavier est compréhensible. La concurrence automobile a privé le chemin de fer d'une part importante du transport des marchandises chères et assujetties à des tarifs élevés. Cet écrémage du trafic a laissé au rail le transport des matières pondéreuses, d'une faible valeur et taxées à des prix peu élevés. Le relèvement du bas du clavier doit donc, en procurant des ressources importantes, ménager le trafic des marchandises chères durement touché par les concurrences extérieures.

Un barème plafond a été enfin institué pour les expéditions par wagons complets, de trois ou cinq tonnes, et applicable aux expéditions de toutes les catégories de marchandises.

Telles sont les grandes lignes de la réforme tarifaire. Celle-ci a procuré aux chemins de fer des recettes supplémentaires importantes. Le relèvement du prix des transports était devenu inévitable. Nous avons montré à diverses reprises qu'il eût été préférable de voir les pouvoirs publics autoriser, dès le début, les augmentations réclamées par les réseaux depuis l'apparition du déséquilibre du fonds commun, au lieu de procéder à des majorations particulièrement pénibles pour les usagers en raison de leur brutalité. Quant à la sup-

pression d'une partie des prix exceptionnels et à la majoration d'une autre partie de ceux-ci, à l'unification des textes et aux autres mesures de simplification, elles doivent assurer un assainissement, sinon complet, tout au moins satisfaisant de la tarification.

HUITIÈME PARTIE

LA COORDINATION DES TRANSPORTS

Les concurrences extérieures faites au chemin de fer se sont considérablement aggravées, au cours de ces dernières années, avec le développement des transports automobiles. Le problème s'est posé non seulement en France, mais dans les autres pays ; et la plupart des Etats ont été amenés à prendre des mesures d'ordre réglementaire pour essayer de mettre fin à une rivalité nuisible à l'intérêt général.

En France, on peut distinguer trois périodes dans l'évolution de la coordination. Dans une première période, antérieure au mois d'avril 1934, les pertes infligées au rail sont de plus en plus lourdes, la nécessité d'une coordination des transports se fait plus pressante. Une deuxième période s'ouvre en avril 1934 ; elle se caractérise par tout un ensemble de dispositions légales et réglementaires, non suivies par contre de réalisations importantes. Enfin, depuis juillet 1937 la coordination suit une orientation nouvelle avec les décrets de juillet et août 1937 et ceux du 12 octobre 1938.

CHAPITRE PREMIER

NÉCESSITÉ DE LA COORDINATION

I. — CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

La crise ferroviaire a été singulièrement aggravée par la concurrence que ce sont faite, entre eux, les divers modes de transport. Le rail, qui jouissait jadis d'un monopole presque absolu dans le domaine des transports, a vu sa prépondérance diminué peu à peu. Il doit partager aujourd'hui un trafic, affaibli par la crise, avec d'importantes et actives entreprises de transports routiers.

Le développement de l'automobile s'est poursuivi, en France, à un rythme accéléré. Le nombre des véhicules industriels était passé de 80.000 en 1920, à 500.000 en 1934. Si l'on songe que, parallèlement à une industrie automobile prospère, la France possède un réseau ferré très dense, on comprend que, l'activité des échanges ayant diminué avec la crise économique, la puissance des transports offerts aux usagers se soit trouvée trop grande pour leurs besoins. On a vu s'établir le long de lignes, où fonctionnaient des services par fer parfois mal exploités, un ou plusieurs services automobiles se concurrençant souvent entre eux.

La pléthore des moyens de transports a causé un grave préjudice aux entreprises de transports routiers elles-mêmes, aux chemins de fer et au budget de l'Etat, directement atteint par le déséquilibre du fonds commun.

L'anarchie des transports a provoqué les difficultés dans lesquelles se sont trouvées de nombreuses entreprises auto-

mobiles et parfois leur ruine. Elle a causé également le marasme dont s'est plaint la batellerie. Malgré leur situation fiscale privilégiée, malgré leur non-participation aux frais de construction et d'entretien des routes, malgré leur liberté dans l'établissement des conditions d'exploitation, de nombreuses sociétés de transports routiers ont été déclarées en faillite ou en liquidation judiciaire. Quant à la navigation fluviale elle a rencontré également des difficultés ; les péniches sont restées à quai un jour sur deux en moyenne, nombreuses sont celles qui furent dans l'obligation de désarmer.

En ce qui concerne les réseaux, la diminution de leurs recettes était considérablement aggravée par la fuite d'une partie rémunératrice du trafic. On sait les réductions de tarifs qu'ils ont été obligés de faire, dans leur lutte contre les concurrences extérieures ; on sait les pertes que ces réductions, résultant de l'extension des prix particuliers, ont causé au chemin de fer. L'écramage du trafic par l'automobile a désorganisé le jeu de la tarification ferroviaire. Par ailleurs, tandis que les services par route avaient la liberté de fixer librements leurs tarifs, d'établir de même leurs itinéraires, leurs horaires et la fréquence de leurs passages, les réseaux étaient soumis, dans toutes leurs initiatives, à l'autorisation préalable de l'Administration. En même temps qu'ils payaient un impôt écrasant, ils avaient à supporter la charge intégrale de l'entretien de la voie, celle des travaux complémentaires et à contribuer aux dépenses de construction. L'automobile au contraire bénéficiait d'un régime fiscal moins lourd et ne participait pas directement aux charges d'entretien du réseau routier.

La concurrence désordonnée des différents modes de transport était enfin préjudiciable à l'Etat. Le développement de la circulation routière, l'augmentation du nombre et du poids des véhicules entraînaient des dépenses d'entretien considérables que ne compensaient pas les impôts payés par les usagers. En second lieu, le ralentissement et l'écramage du

trafic précipitaient la chute des recettes et le déséquilibre du fonds commun, créant des charges supplémentaires pour le budget de l'Etat.

Dans l'intérêt général, il appartenait aux pouvoirs publics de prendre des mesures énergiques pour remédier à cet état de choses. C'était l'opinion émise par les réseaux eux-mêmes, qui avaient créé, à cet effet, un organisme d'études : le Comité de coordination et par le Conseil national économique, dans son avis du 17 février 1934.

II. — LES AVIS DU COMITÉ DE COORDINATION ET DU CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE.

L'avis du Comité de coordination.

Le Comité de coordination était un organisme créé en 1931, sur l'initiative des réseaux, afin d'étudier les moyens de réaliser une répartition rationnelle du trafic entre le rail et la route. Ses conclusions furent les suivantes.

En premier lieu, le trafic de banlieue, les transports de voyageurs et de marchandises sur de grands et moyens parcours, l'acheminement des marchandises à petite distance par wagons complets devaient être réservés à la voie ferrée, le reste du trafic étant laissé à la route.

En second lieu, pour des relations déterminées, où le double emploi des services par fer et par la route était particulièrement nuisible, le trafic total devait être attribué au mode de transport le plus économique, à condition qu'il ne soit pas porté atteinte aux intérêts du public.

En se basant sur ces principes, le trafic devait être réparti par des Comités régionaux composés de représentants des transporteurs (rail et route), des usagers et de l'Etat, la coordination de leurs travaux appartenant à un Conseil supérieur central.

L'avis du Conseil national économique.

Les principes posés par le projet du Comité de coordination se retrouvent dans l'avis du Conseil national économique en date des 16 et 17 février 1934.

C'est sur la demande des pouvoirs publics que cet organisme a poursuivi, pendant le second semestre de l'année 1933, une large enquête auprès des réseaux, des entrepreneurs de transports routiers et des usagers. Il concluait à la nécessité pressante de mettre fin à la lutte, néfaste, à l'intérêt général, des divers modes de transports.

Il considérait que les services routiers réguliers devaient être assimilés à des services publics, donc réglementés. Leur liberté absolue ne pouvait être maintenue, l'inégalité étant trop grande entre eux et les chemins de fer tenus, en ce qui concerne les conditions d'exploitation et l'établissement des tarifs, à des obligations sévères. Au régime de la liberté devait être substitué celui de l'autorisation accordée à titre temporaire et moyennant certains engagements, notamment celui d'assurer le service sans défaillance.

Il reconnaissait la nécessité de procéder à une coordination des différents modes de transport, par fer, par route et par eau, afin d'assurer le service le plus économique possible, compatible avec la commodité du public. Il préconisait une organisation souple et progressive et une répartition rationnelle du trafic, entre le rail et la route notamment. Cette attribution du trafic devait se faire, autant que possible, entre les transporteurs intéressés, par voie d'ententes directes que l'autorité administrative sanctionnerait. A défaut d'accord, le pouvoir de répartir le trafic appartenait à des Commissions régionales mixtes composées de représentants des transporteurs, des usagers et de l'Etat, et à un Conseil supérieur des transports qui devait décider en appel des propositions des Commissions régionales et était chargé d'unifier l'action de

celles-ci et d'édicter des règles de coordination générale pour le pays tout entier.

L'avis du Conseil national économique donnait enfin, à offres égales, la préférence aux chemins de fer, pour l'exploitation directe de services routiers parallèles à la voie ferrée ou pour leur exploitation par l'intermédiaire d'entrepreneurs.

Cette réglementation proposée par le Conseil national économique, sans être aussi sévère pour la concurrence automobile que celle de certains pays étrangers, avait pour but d'attribuer chaque service de transport à l'entreprise la plus apte à l'assumer.

Elle s'inspirait, d'ailleurs, de la jurisprudence du Conseil d'Etat à cet égard. Celle-ci estimait nécessaire une réglementation des transports publics ayant un caractère de régularité. Elle reconnaissait un droit de préférence au chemin de fer pour l'exploitation des services routiers parallèles à la voie ferrée. Elle autorisait les autorités administratives à limiter le nombre des entreprises de transport, à réglementer la circulation, à protéger le domaine public, à assurer au public un service pratique et fonctionnant d'une façon satisfaisante. Dans deux arrêts du 11 juillet 1934 notamment, le Conseil d'Etat a reconnu au préfet et au maire, dans la limite de leur compétence, le droit de réglementer les services automobiles, en particulier en ce qui concerne les tarifs et les points d'arrêt.

CHAPITRE II

ÉVOLUTION DE LA COORDINATION DE 1934 A 1937

L'organisation rationnelle des transports a fait, durant cette période, l'objet de toute une série de textes, décrets-lois et règlements d'administration publique, concernant la coordination du rail et de la route, la coordination du rail et de la navigation intérieure, la coordination du rail, de la navigation maritime et de la navigation aérienne et enfin la coordination générale de l'ensemble des moyens de transport. Si l'œuvre légale et réglementaire a été importante, les réalisations pratiques ont été assez limitées, exception faite des résultats obtenus dans la rationalisation des transports par fer et par eau.

I. — LA COORDINATION DU RAIL ET DE LA ROUTE

La réglementation des transports ferroviaires et routiers, la plus importante de toutes dans l'ensemble des mesures de coordination, s'est inspirée, dans les grandes lignes, des conclusions du Conseil national économique. On peut distinguer, au cours de cette période, deux étapes dans l'évolution de cette coordination : avril 1934 à juin 1936, juin 1936 à juillet 1937.

1) Avril 1934-Juin 1936.

L'œuvre législative et réglementaire est importante ; des ententes entre les transporteurs se sont conclues ; mais les résultats obtenus ne sont pas encore satisfaisants.

a) Réglementation.

Les principes.

Les principes généraux ont été posés par le *décret-loi du 19 avril 1934*, dont les dispositions sont les suivantes :

Un nouvel organisme, le Comité de coordination, est constitué au Ministère des Travaux Publics. Il est chargé de réaliser la coordination des transports ferroviaires et routiers « afin de réduire les charges financières de l'Etat ». Les mesures qu'il préconise sont des mesures d'économie.

Il se compose de cinq experts représentant respectivement : le Comité de direction des grands réseaux, les chemins de fer d'intérêt local, les services automobiles ayant des contrats avec l'Etat, les départements ou les communes, les services automobiles libres de voyageurs et de marchandises. Il comprend en outre un arbitre désigné par les cinq experts et, à défaut d'accord entre eux, par le Ministre des Travaux Publics.

Ce Comité a pour mission de susciter des ententes départementales et régionales entre les chemins de fer et les transports routiers, pour l'organisation des transports de voyageurs et de marchandises par fer et par route. A défaut d'entente, l'arbitre doit soumettre au Ministre des propositions pour le maintien, la modification ou la suppression de services existants ou la création de services nouveaux. Les ententes conclues entre les intéressés ou les propositions de l'arbitre sont sanctionnées par des arrêtés ministériels.

Ces arrêtés, afin d'assurer au public des garanties supplémentaires quant à la régularité des services, fixent les conditions auxquelles doivent satisfaire les transports routiers, notamment en ce qui concerne les horaires, les tarifs, l'obligation d'assurer le service et de respecter l'égalité de traitement entre les usagers, l'acceptation des transports postaux, la durée de validité des accords ainsi sanctionnés.

D'autre part, de nouveaux services routiers ne peuvent être créés jusqu'à l'intervention des arrêtés ministériels ; et, postérieurement à ceux-ci, la création de tout service nouveau doit être soumise à l'autorisation du Ministre des Travaux Publics, après examen du Comité de coordination.

Les entrepreneurs de services routiers, autres que les transporteurs ayant des contrats avec l'Etat, les départements ou les communes, qui eux sont connus, doivent faire, dans les quinze jours suivant la publication du décret, une déclaration d'exploitation à la préfecture du département du siège de leur principal établissement, en indiquant notamment le groupement professionnel auquel ils sont affiliés. Les entreprises de transports publics étant déjà soumises, dans la législation antérieure, à l'obligation de déclarer leur existence, cette disposition du décret avait pour but de recueillir des renseignements complémentaires et d'obliger les entrepreneurs à adhérer à un groupement professionnel de leur choix, les représentants des transporteurs au Comité de coordination devant représenter tous les intéressés.

En cas d'infractions au décret et aux arrêtés ministériels, des sanctions sont prévues ; elles consistent dans des amendes et, en cas de récidive, dans le retrait pendant trois mois ou un an du récépissé de déclaration de mise en circulation des véhicules (carte grise) prévu par le décret du 31 décembre 1922.

Toutes ces dispositions concernent les transports publics, et le décret précise ce qu'il entend par « transport public ». Il s'agit de tout service commercial à la disposition du public pour le transport des voyageurs et des marchandises. Toutefois, ne sont pas soumis à la réglementation du décret les services exceptionnels, c'est-à-dire non réguliers, de transports de voyageurs.

Le décret proposait donc, comme l'avaient fait le Comité de coordination de 1931 et le Conseil national économique, une coordination réalisée autant que possible par voie d'accord entre les intéressés. Mais ses dispositions sont très géné-

rales, et il a renvoyé à des règlements d'administration publique le soin de préciser les mesures à prendre pour réaliser effectivement la coordination du rail et de la route.

Les principes posés par le décret-loi du 19 avril 1934 ont d'ailleurs été complétés par trois autres décrets-lois : le premier du 10 juillet 1935 et les deux autres du 30 octobre 1935.

Le *décret-loi du 10 juillet 1935* a prévu, dans certains cas, le paiement de redevances au Trésor par les transports publics routiers de marchandises. Il s'agit d'une compensation pécuniaire à laquelle doivent être astreints les services routiers parallèles à la voie ferrée et qui sont maintenus.

Le *premier décret-loi du 30 octobre 1935* ajoute, aux sanctions déjà prévues, le droit pour le préfet de faire mettre au garage les véhicules des contrevenants.

Le *deuxième décret-loi du 30 octobre* institue pour les transports privés à grande distance, afin qu'ils ne se développent pas au détriment des transports publics, des droits de licences répartis entre l'Etat et les départements.

Organisation prévue.

Dès l'intervention du décret du 19 avril 1934, des réunions ont été organisées, dans chaque département, entre les intéressés sous la présidence du préfet, afin de parvenir à des ententes. Ces tentatives ont fait apparaître l'obligation de fixer des directives générales en vue d'une application uniforme du décret. Les travaux du Comité de coordination ont montré la nécessité de créer, dans chaque département, un organisme d'information et de surveillance et d'édicter des règles générales, auxquelles devraient se conformer les ententes entre transporteurs.

C'est à cet ordre d'idées que correspondent les deux règlements d'administration publique pris en exécution du décret-loi du 19 avril 1934 et intervenus, l'un le 25 février 1935 pour les transports de voyageurs, l'autre le 13 juillet 1935 pour les transports de marchandises.

Transports de voyageurs. — Décret du 25 février 1935. —
Le règlement d'administration publique du 25 février 1935
se divise en trois parties :

Tout d'abord, dans chaque département est institué un Comité technique des transports. Il est composé de cinq membres titulaires et cinq membres suppléants représentant respectivement : les grands réseaux, les chemins de fer d'intérêt local, les services de transports de voyageurs subventionnés, les services de transports libres de voyageurs et de marchandises. Le préfet peut intervenir dans ses délibérations par l'intermédiaire de l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Il est l'organe de surveillance et d'information du Comité central et est chargé de préparer, dans le cadre local, les ententes relatives à la coordination. Une fois ces ententes réalisées, il doit assurer l'application du décret du 19 avril 1934 et du règlement d'administration publique lui-même.

En second lieu, le décret du 25 février fixe les règles suivant lesquelles doivent être conçues les ententes pour l'organisation des transports publics de voyageurs. La coordination doit se présenter sous la forme d'une coopération professionnelle entre les transporteurs, les services existants étant répartis entre tous les exploitants exerçant leur activité au 19 avril 1934 au mieux de l'intérêt général.

Les chemins de fer désignent au Ministre des Travaux Publics les lignes dont on peut effectuer la fermeture, étant donné que leur service est mieux assuré par la route. Toute participation du fonds commun sera retirée à des entreprises de transports routiers. Quant aux services routiers, ils abandonneront les exploitations faisant double emploi avec les lignes de chemins de fer maintenues.

Les usagers doivent être consultés, par l'intermédiaire des Conseils généraux et des Chambres de Commerce et d'Agriculture, sur la teneur des projets d'ententes, avant leur examen par le Comité de coordination.

Le règlement d'administration publique du 25 février 1935 prévoit enfin, pour les entrepreneurs de transports automo-

biles de voyageurs, un certain nombre d'obligations, qui consistent notamment dans l'institution d'un tarif kilométrique maximum et d'une distance minimum de taxation, et dans des dispositions concernant les itinéraires, les horaires, les points d'arrêt, le nombre minimum de voyages journaliers, les assurances et l'état du matériel.

Le public doit donc bénéficier, par les obligations imposées aux services routiers, de garanties qui confèrent à ceux-ci jusqu'alors complètement libres, le caractère de services publics.

Transports de marchandises. — Décret du 13 juillet 1935.
— Le règlement d'administration publique du 13 juillet 1935 a posé les règles générales en cette matière de la façon suivante :

Les transports privés sont distingués des transports publics. Ces derniers comprennent six catégories : camionnage, services réguliers généraux, transports d'animaux vivants, transports de liquides en citerne, services spéciaux de déménagement, transports à la demande.

Les Comités techniques départementaux doivent effectuer immédiatement le recensement des véhicules affectés aux transports publics de marchandises. Ces véhicules ne peuvent circuler sans une carte provisoire de transport public précisant, pour chacun d'eux, la nature du transport et les relations assurées ; et qui est délivrée jusqu'à ce que des mesures définitives de coordination soient prises.

Les Comités techniques départementaux doivent susciter entre transporteurs, des ententes comportant certaines suppressions de trafics, les unes par le chemin de fer, les autres par les services routiers. Aux véhicules de ces services sont attribuées, en remplacement des cartes provisoires, des cartes définitives de trois types différents : P (petite vitesse), M (moyenne vitesse), G (grande vitesse). Les cartes M et G sont passibles d'une redevance variable, suivant la catégorie des marchandises transportées et l'importance de la zone des-

servie, entre la gratuité et 0 fr. 25 par tonne kilométrique.

Des dispositions sont prises, enfin, quant aux assurances, aux lettres de voitures, à la sécurité, au contrôle du matériel, etc...

b) Résultats obtenus.

Dès leur constitution, les Comités de coordination ont cherché à mettre sur pied des plans de transports. Les résultats obtenus au début de 1936 étaient les suivants :

Transports de voyageurs. — Les avis des Conseils généraux et des Chambres de Commerce et d'Agriculture ont été souvent défavorables aux projets d'ententes préparés par les Comités techniques. Les usagers, qui n'étaient pas représentés dans les discussions des comités, protestaient contre des mesures qu'ils prétendaient contraires à leurs intérêts.

Cependant, certains départements se sont montrés favorables à la mise en vigueur des ententes. Dix plans de transports départementaux ont été ainsi transmis par le Comité central de coordination au Ministre des Travaux Publics. Ils concernent les départements suivants : Ardennes, Haute-Loire, Maine-et-Loire, Mayenne, Meuse, Orne, Sarthe, Tarn-et-Garonne, Vosges, Yonne.

Transports de marchandises. — Les Comités techniques départementaux ont commencé à effectuer, conformément au décret du 13 juillet 1935, le recensement préalable des véhicules affectés à des transports publics. La date du 1^{er} novembre 1935, prévue pour la délivrance des cartes provisoires, a dû être prorogée jusqu'à nouvel ordre par la Circulaire ministérielle du 24 février 1936. Néanmoins, le recensement était assez avancé (il a été terminé le 1^{er} juillet 1936).

Quant aux accords, ils n'ont pas fait l'objet de travaux suivis, et de grandes difficultés apparaissaient pour leur application.

L'Arrêté ministériel du 26 février 1936. — En ce qui concerne les transports de voyageurs, on pouvait espérer prochainement l'entrée en vigueur de plusieurs ententes. Mais les protestations des usagers, contre le mode d'établissement des plans de transports, avaient été telles que le Ministre des Travaux Publics refusa de rendre exécutoires les plans soumis à son approbation et créa, par un arrêté du 26 février 1936, une Commission supérieure d'études, où les usagers devaient être largement représentés. Cette Commission supérieure devait examiner les plans de transports et présenter ses observations ; mais elle ne s'est jamais réunie (elle a d'ailleurs été supprimée par un arrêté ministériel du 23 novembre 1936).

En définitive, en juin 1936, le seul résultat obtenu en matière de coordination était le recensement des véhicules affectés aux transports publics de marchandises.

2) Juin 1936-Juillet 1937.

Aucune mesure effective de coordination n'a donc été mise en vigueur, les textes mêmes sont critiqués et l'on étudie les modifications à leur apporter. Les pouvoirs publics décident d'abandonner, devant l'hostilité d'un grand nombre d'usagers qui s'expriment par la voix des Conseils généraux, un système de coordination à la préparation duquel le public n'est pas associé. La période considérée est une période de transition, durant laquelle est amorcée la réforme des dispositions légales et réglementaires édictées jusqu'alors. Les textes qui la caractérisent (Circulaire ministérielle du 12 août 1936, Règlement d'administration publique du 14 novembre 1936, Circulaire ministérielle du 23 novembre 1936, Lettre du 1^{er} mars 1937 au Président du Comité de coordination) sont le prélude à l'orientation nouvelle que va suivre la politique de coordination.

a) *La Circulaire ministérielle du 12 août 1936.*

La circulaire ministérielle du 12 août 1936 fixe le sens de la nouvelle politique.

Elle estime que l'absence de réalisations pratiques tient à ce que la coordination a été conçue, jusqu'alors, sous l'angle exclusif d'accords entre les transporteurs, les usagers n'étant pas représentés aux Comités de coordination. Elle indique donc la nécessité d'une refonte des règlements de 1935, dans le sens d'un élargissement de leur composition.

Elle confirme une des dispositions du décret-loi du 19 avril 1934, en vertu de laquelle on devait être amené à soumettre les services de transports publics routiers au régime de l'autorisation.

Elle préconise enfin l'application immédiate des textes en vigueur, en ce qui concerne la fermeture de lignes ferroviaires d'une exploitation onéreuse et leur remplacement par ds services routiers.

b) *Le règlement d'administration publique
du 14 novembre 1936.*

Ce règlement d'administration publique élargit la composition des Comités de coordination, en y faisant siéger des représentants des collectivités et des usagers.

Chaque *Comité technique départemental* comprend désormais, en plus des cinq experts représentant les diverses catégories de transporteurs, six membres nouveaux :

- Le Préfet, président, remplacé en cas d'empêchement par le Secrétaire général de la préfecture ;
- Deux délégués titulaires et deux délégués suppléants, désignés par le Conseil général parmi ses membres ;
- L'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ;
- Deux délégués titulaires et deux délégués suppléants,

désignés par l'Office des transports et des P. T. T. dans le ressort duquel se trouve le département, et choisis parmi les membres des Chambres de Commerce et d'Agriculture intéressées.

En outre, le Directeur départemental des P. T. T., ou son représentant, assiste avec voix consultative aux délibérations.

De même, le *Comité central de coordination* comprend désormais, en plus des cinq experts représentant les transporteurs ferroviaires et routiers, six nouveaux membres :

— Un président désigné par le Ministre des Travaux Publics ;

— Trois membres du Conseil national économique ;

— Un délégué, désigné par l'Assemblée des Présidents de Chambres de Commerce parmi ses membres ;

— Un délégué, désigné par l'Assemblée des Présidents de Chambres d'Agriculture parmi ses membres.

Il n'y a plus d'arbitre, les décisions du Comité étant prises à la majorité des voix.

c) *La Circulaire ministérielle du 23 novembre 1936.*

Cette circulaire, adressée aux préfets, reprend les indications données par celle du 12 août.

De plus, elle dispose que les Comités techniques départementaux doivent chercher, en liaison avec les comités des départements voisins, quels sont, en dehors des cas prévus par la Circulaire du 12 août, les services ferroviaires et routiers « dont l'intérêt général commande la suppression ou la modification, compte tenu des besoins des usagers ». Les conclusions des Comités sont soumises à l'examen des Conseils généraux et des Chambres de Commerce et d'Agriculture, puis transmises au Ministre¹.

1. En application de ces dispositions, un certain nombre de services ferroviaires de voyageurs ont été supprimés ou réduits. A la fin

La circulaire dispose en outre :

— Que chaque Comité technique doit fournir un état récapitulatif des véhicules effectuant des transports de marchandises ayant fait l'objet de la déclaration réglementaire (le recensement a été terminé le 1^{er} juillet 1936),

— Que le soin de verbaliser doit être désormais laissé à la gendarmerie et non plus aux assistants techniques désignés par les Comités en vertu de l'article 64 du décret du 13 juillet 1935.

Il fait enfin remarquer « qu'il est conforme à l'intérêt général de permettre, autant que possible, aux petits transporteurs ruraux de se faire les collecteurs des produits destinés au chemin de fer et les distributeurs de marchandises amenées par celui-ci dans les zones desservies par les gares, ces transporteurs devant ainsi, non pas concurrencer le chemin de fer, mais collaborer avec lui. Par contre, il convient de ne pas perdre de vue que les transports de marchandises à grande distance, et surtout de marchandises pondéreuses, doivent, de préférence, revenir au chemin de fer, et qu'il n'y a d'ailleurs pas lieu de favoriser le développement de la circulation des véhicules lourds et rapides nuisibles à la sécurité et à la tenue de la route ».

de 1937: 9 lignes représentant 189 kilomètres étaient supprimées :

Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne (Midi) ..	26 km.
Sète à Montbazin-Gigeau (Midi).....	13 km.
Colombiers à Quarante-Cruzy (Midi).....	20 km.
Tassin à Givors (T. P.-L.-M.).....	29 km.
Bourron à Malesherbes (P.-L.-M.).....	27 km.
Ambérieu à Montalieu-Vercieu (P.-L.-M.).....	18 km.
Bully-Grenay à la Bassée-Violaines (Nord).....	11 km.
Don à Armentières (Nord).....	17 km.
Chauny à Anisy (Nord).....	25 km.

Les services réduits étaient les suivants :

Valence à Romans (T. P.-L.-M.).....	20 km.
Anizy à Laon (Nord).....	17 km.
Troyes à Saint-Dizier (Est).....	94 km.
Nancy à Toul (Est).....	33 km.
Commercy à Verdun (Est).....	55 km.
Bar-le-Duc à Toul (Est).....	66 km.

d) *La lettre du 1^{er} mars 1937 au Président du Comité de coordination.*

Dans cette lettre, le Ministre demande au Président du Comité d'étudier immédiatement les réformes à apporter à la réglementation actuelle et donne des avis importants :

La consultation obligatoire des usagers est confirmée, et le principe des ententes basées sur l'accord exclusif des transporteurs définitivement abandonné.

De même est confirmée l'obligation du régime de l'autorisation pour les services publics routiers, même pour ceux existant actuellement, et le maintien de l'interdiction de la création de services nouveaux.

La suppression des lignes d'intérêt général de voyageurs ne peut, d'autre part, être effectuée qu'après avis des Conseils généraux intéressés. Le régime d'exploitation peut cependant être modifié dans le sens d'une collaboration entre le rail et la route : une partie du service étant assurée par la voie ferrée, l'autre partie par la route. Il est enfin possible d'affirmer certaines de ces lignes à des chemins de fer secondaires ou d'intérêt local. Quant à la suppression ou la modification d'une ligne d'intérêt local, elle ne peut être envisagée qu'après le consentement de l'autorité qui a concédé le service.

II. — LA COORDINATION DU RAIL ET DE LA VOIE D'EAU

Conformément aux recommandations formulées par le Conseil national économique, on s'est efforcé, en cette matière, de réaliser des ententes, avant d'agir par voie d'autorité.

La coordination se présente ici dans des conditions un peu différentes de celles qui caractérisent le problème du rail et de la route. En effet, il est particulièrement urgent de limiter

l'importance du parc de la batellerie, étant donné les parcours restreints sur lesquels les bateaux peuvent se déplacer. Sans quoi, on arrive à des conséquences nuisibles à l'intérêt de tous et notamment des transporteurs.

C'est donc à un effort de limitation du nombre des bateaux, et de discrimination des marchandises transportées, qu'on s'est livré. Les résultats, à cet égard, ont été plus satisfaisants qu'en matière de coordination du rail et de la route.

1) Réglementation.

a) *Les principes.*

La réglementation concernant la coordination du rail et de la voie d'eau est le résultat de toute une série de textes.

Les principes ont été posés par le *décret du 15 mai 1934*, 1934, l'autre *du 29 août 1935*, et dans un *arrêté ministériel du 30 mars 1936*.

Les modalités d'application sont développées dans deux *règlements d'administration publique*, l'un *du 21 septembre 1934*, l'autre *du 29 août 1935* et dans un *arrêté ministériel du 25 septembre 1935*.

Les directives qui ressortent de cet ensemble de textes concernent la réalisation d'ententes régionales, les transports de marchandises diverses, la limitation du parc de la batellerie.

Ententes régionales.

En vue de réaliser la coordination des transports par fer et par eau, par la voie d'accords entre les transporteurs, des comités de coordination sont créés.

A la base du système, des Commissions régionales sont chargées de préparer les ententes. Elles sont composées des représentants de l'Administration supérieure, des chemins de fer et de la batellerie. Leur nombre est de sept et leur compétence s'étend à un ensemble homogène de voies navigables.

Elles doivent entendre tous les intéressés et notamment les chargeurs.

Elles soumettent leurs propositions au Comité central de coordination des transports par fer et par eau, placé auprès du Ministre des Travaux Publics et composé de deux experts désignés, l'un par les chemins de fer, l'autre par les organisations professionnelles des transporteurs par eau, et d'un arbitre choisi par ces deux experts, sous réserve de l'approbation par le Ministre ou, à défaut d'accord entre les experts, par le Ministre lui-même. Le Comité central prend l'avis des Chambres de Commerce intéressées et donne ses conclusions au Ministre, qui entérine les accords intervenus ou rend, s'il y a lieu, un arbitrage.

Transports des marchandises diverses. — Afin d'éviter l'écrémage du trafic de la voie ferrée, les marchandises de détail doivent être, de préférence, réservées au chemin de fer ; et les matières pondéreuses à la voie d'eau.

A cet effet, les transports par bateaux de marchandises diverses ne sont permis que moyennant une autorisation. Sont considérés comme transportant des marchandises diverses les bâtiments dont le chargement est constitué, pour plus du dixième, de produits d'une autre nature ou provenant d'un autre producteur que le chargement principal. L'autorisation n'est en outre accordée qu'aux transporteurs ayant déjà assuré, au cours des années précédentes, un trafic de même nature et seulement pour la même quantité.

Limitation du parc de la batellerie. — L'enquête du Conseil national économique avait montré qu'en moyenne les bateaux restent immobilisés 200 jours par an. Pour remédier à cette inactivité de la batellerie, le décret du 15 mai 1934 a décidé de limiter l'effectif de celle-ci. En conséquence, toute immatriculation d'unité nouvelle de navigation intérieure est subordonnée à une autorisation préalable du Ministre des Travaux Publics. En principe, aucun bateau nouveau ne peut entrer en service qu'en remplacement d'une

unité détruite ou hors d'usage et s'il est d'un gabarit correspondant à celui des voies navigables fréquentées par celle-ci. C'est le seul moyen de parvenir à une augmentation du nombre des voyages annuels. Etant donné l'importance des frais d'amortissement du matériel, la limitation du parc de la batellerie doit avoir pour conséquence un abaissement du prix de revient, donc un avantage pour les usagers et les transporteurs.

Enfin, pour que les ententes entre transporteurs par fer et par eau ne soient pas tournées, les industriels et commerçants propriétaires de bateaux ne peuvent les utiliser que pour l'acheminement de marchandises produites ou reçues par eux, ou dont ils assurent directement la vente. Il leur est donc, en principe, interdit d'effectuer des transports pour le compte de tiers. Toutefois, ceux qui faisaient un tel trafic avant le 16 mai 1934 peuvent continuer à l'assurer pour la même quantité.

b) *Dispositions complémentaires.*

Cet ensemble de dispositions a été complété par d'autres décrets-lois ou décrets dont les principaux sont les suivants :

Le décret-loi du 10 juin 1934. — Ce décret permet l'établissement, sur les voies navigables, de taxes locales temporaires, destinées à faire contribuer, de façon d'ailleurs limitée, les transporteurs aux dépenses des travaux d'amélioration des fleuves et des canaux et du renouvellement de l'outillage public d'exploitation. Partant du principe que tout travail d'amélioration procure au transporteur des économies appréciables, il estime normal de les faire participer aux charges résultant, pour l'Etat et les collectivités publiques, de ces aménagements.

Ce décret n'a pas pour objet de réduire la concurrence faite au rail par la batellerie.

Le décret-loi du 30 juin 1934. — Il comporte, comme l'avait

demandé le Conseil national économique, la réglementation de l'affrètement en matière de navigation intérieure (obligation de l'emploi de conventions d'affrètement conclues pour un seul voyage et de lettres de voitures accompagnant le chargement, organisation de la publicité des frets, obligation de conclure les conventions d'affrètement dans les bourses publiques créées à cet effet, etc.).

Le décret n'édicte pas de mesures de coordination. Ses dispositions n'ont pas pour effet de porter remède à la concurrence faite au chemin de fer par la voie d'eau.

Il a été complété par le *décret du 31 mai 1935*, puis modifié par la *loi du 18 juillet 1936* et le *règlement d'administration publique du 20 août 1936*.

Deux décrets-lois des 19 et 24 juillet 1934 ont modifié le régime fiscal de la voie d'eau. A l'exception d'une seule de leurs dispositions, qui allège le régime en vigueur, toutes les autres ne font que l'aggraver.

Le décret du 3 novembre 1936, enfin, modifie l'organisation de l'Office national de la navigation.

2) Résultats obtenus.

Contrairement à la tentative de coordination du rail et de la route, celle du rail et de la voie d'eau a donné des résultats satisfaisants. Les commissions se sont réunies à partir du mois de décembre 1934. Le premier accord qui soit intervenu portait sur le transport de ferrailles, de la région parisienne à destination de l'Est, du Nord et du Centre. Par la suite, de nombreuses ententes de répartition de trafic ont été réalisées et ratifiées.

En dehors des accords portant sur le transport de marchandises déterminées, des plans de coordination d'un caractère plus général ont été mis à l'étude. Quatre accords régionaux ont été ainsi rendus exécutoires par le Ministre des Travaux Publics :

— Accord du Rhône, ratifié par un arrêté ministériel du 29 juin 1935 ;

— Accord du Midi, ratifié par un arrêté ministériel du 11 juin 1936 ;

— Accord de Bretagne, ratifié par un arrêté ministériel du 28 décembre 1936 ;

— Accord de la Loire, ratifié par un arrêté ministériel du 28 décembre 1936.

Les Commissions régionales ont, d'autre part, examiné les tarifs ferroviaires concurrençant la voie d'eau. Depuis 1935, aucun de ces tarifs ne peut être institué, ou renouvelé, sans avoir été examiné par les Commissions régionales et le Comité central.

Les travaux des commissions ont fait apparaître, de la part des parties intéressées, un désir de collaboration qui a permis de réaliser, dans un esprit de conciliation, des partages de trafics. Le Comité central a fait remarquer que ces efforts ne pouvaient avoir leur pleine efficacité que si des résultats plus substantiels étaient obtenus en matière de coordination du rail et de la route ; il estimait nécessaire une collaboration entre les deux comités centraux, du rail et de la route, du rail et de l'eau.

III. — LA COORDINATION DU RAIL, DE LA NAVIGATION AÉRIENNE ET DE LA NAVIGATION MARITIME

Les transports aériens se sont développés d'une façon très rapide, enlevant aux chemins de fer un nombre considérable de voyageurs de première classe. En 1935, l'activité des quatre lignes aériennes suivantes s'établissait ainsi :

Paris-Londres	14.193	passagers.
Paris-Bucarest	5.038	—
Paris-Marseille	4.412	—
Paris-Amsterdam	3.872	—

Les lignes aériennes soustrayaient donc au rail un nombre important d'usagers payants et appartenant à la clientèle aisée. Il était nécessaire d'envisager des mesures de coordination rail-air. On y a associé les transports par mer.

Règlementation.

Le décret-loi du 30 octobre 1935 a institué pour les transports par fer, par air et par mer, un seul Comité, dit *Comité de coordination Fer-Air-Mer*, composé d'experts représentant respectivement les chemins de fer, les sociétés de navigation au cabotage, les sociétés de navigation au long cours et les compagnies de navigation aérienne, et d'un arbitre désigné par le Ministre des Travaux Publics, sur proposition des experts et après avis des Ministres de l'Air et de la Marine marchande.

Le Comité doit rechercher des ententes entre les transporteurs sur toutes les questions concernant soit deux, soit l'ensemble des modes de transports intéressés.

Résultats obtenus.

Les travaux du Comité ont conduit à des réalisations intéressantes :

— Un tarif pour les billets d'aller et retour et circulaires combinés fer-avion a été institué.

— Le partage des responsabilités en trafic combiné Fer-Air a donné lieu à un accord entre les chemins de fer et Air-France.

— La suspension des tarifs de concurrence entre la voie ferrée et le cabotage est entrée en vigueur en 1935.

— Plusieurs accords, enfin, ont été conclus pour des trafics particuliers entre ces deux modes de transport, etc...

IV. — LA COORDINATION GÉNÉRALE DE L'ENSEMBLE DES MOYENS DE TRANSPORT

Des *décrets des 9 juillet, 5 octobre et 1^{er} décembre 1935* ont institué au ministère des Travaux Publics un *Comité supérieur de coordination des transports*.

Ce Comité est composé de sept hauts fonctionnaires de l'Administration, soit :

- Le Ministre des Travaux Publics, président ;
- Le président de la section des travaux publics du Conseil d'Etat, vice-président ;
- Le Directeur général des chemins de fer et des routes ;
- Le Directeur des voies navigables et des ports maritimes ;
- Le Directeur de l'aéronautique marchande ;
- Le Directeur de la flotte de commerce et du travail maritime ;
- Le Directeur du budget.

Il est chargé de préparer une politique générale des transports, au bénéfice de l'économie générale. Les questions qui dépassent le cadre des délibérations des Comités de coordination y sont discutées, et des propositions opportunes peuvent être soumises au Conseil des Ministres.

CHAPITRE III

LA NOUVELLE POLITIQUE DE COORDINATION DEPUIS JUILLET 1937

La loi du 30 juin 1937 a donné au Gouvernement le pouvoir d'agir au moyen de décrets-lois en vue de réaliser le redressement financier. C'est dans le cadre de ces pouvoirs qu'un effort important a été fait dans le domaine de la coordination des transports et qu'une orientation nouvelle a été donnée à celle-ci.

Des modifications importantes ont été apportées aux dispositions légales et réglementaires en vigueur concernant la coordination du rail et de la route. Quant aux mesures de coordination du rail et de la voie d'eau, elles ont subi également certains remaniements. Le statut de la Direction générale des chemins de fer a, d'autre part, été modifié et un Conseil supérieur des transports créé.

I. — LA COORDINATION DU RAIL ET DE LA ROUTE

Comme nous venons de le voir, si dans la période précédente les textes relatifs à la coordination avaient été nombreux, les réalisations étaient pratiquement inexistantes.

Dans le courant de 1937, un effort est accompli en vue d'obtenir des résultats pratiques. Tout d'abord, afin d'assurer l'égalité de traitement devant les charges imposées aux différentes catégories de transports, diverses mesures sont prises. Le Comité central et les Comités techniques départementaux remaniés poursuivent, d'autre part, leurs études

pour la recherche d'accords entre transporteurs et usagers. Leurs travaux ont servi de base au décret-loi du 31 août 1937 sur le Conseil supérieur des transports et la coordination, qui a été publié, au *Journal Officiel*, le même jour que le décret-loi réalisant la réorganisation fondamentale du régime des chemins de fer et la création de la Société nationale.

**1) Mesures destinées à égaliser les charges
des diverses catégories de transport.**

Les textes intervenus à cet égard sont :

— Le *décret-loi du 8 juillet 1937*, instituant des licences pour les services routiers publics et privés (articles 80 à 85) et relevant les droits sur les essences poids lourds, gas-oils et benzols (articles 86 et 87) ;

— Le *règlement d'administration publique du 16 juillet 1937* fixant les redevances annuelles dues par les transports routiers.

a) Licences pour les services routiers.

En attendant la mise en application de mesures de coordination du rail et de la voie ferrée, tous les services routiers, services publics de voyageurs et de marchandises et transports privés de marchandises, doivent faire l'objet d'une licence comportant paiement d'une redevance au Trésor.

Transports publics de voyageurs et de marchandises.

— Tous les transports publics sont passibles d'une redevance annuelle qui donne lieu à la délivrance d'un permis spécial. Sont exemptés de cette formalité :

— Les véhicules n'effectuant des transports qu'à l'intérieur d'un seul département et, pour les entreprises de la Seine, à l'intérieur des départements de la Seine et de la Seine-et-Oise ;

— Les véhicules d'entreprises de transports de voyageurs

subventionnées par un département et exerçant leur activité dans deux départements limitrophes.

Le montant de la redevance est le suivant :

- 125 francs par place pour les services de voyageurs ;
- 500 francs par tonne du poids total du véhicule pour les services de marchandises.

Ces taux sont réduits de moitié pour les véhicules circulant dans le département où le permis spécial a été délivré et dans les départements limitrophes. Les véhicules à accumulateurs électriques, de même que ceux dont les moteurs fonctionnent au gazogène ou au gaz comprimé, bénéficient également de la taxe réduite ; de plus, ils en sont d'abord exemptés pendant deux ans.

Les véhicules venant de l'étranger ont le choix entre le régime précédent ou celui du permis journalier, dont la délivrance donne lieu au paiement d'une redevance de 3 francs par jour et par place pour les transports de voyageurs et de 75 francs par jour pour les transports de marchandises.

Transports privés de marchandises.

Le règlement d'administration publique du 16 juillet 1937 met en application les mesures préconisées par le décret du 30 octobre 1935.

Ne peuvent circuler que sous le couvert d'un permis spécial, délivré moyennant le paiement d'une redevance annuelle, tous les véhicules effectuant des transports à l'intérieur d'une zone comprenant le département d'émission et les départements limitrophes (pour le département de la Seine, cette zone comprend la Seine-et-Oise et les départements limitrophes).

Sont exonérés de la taxe : les voitures à traction animale, les véhicules appartenant aux services de la Guerre, de la Marine, de l'Air, des Administrations publiques, les véhicules servant au transport des dépêches postales et les voitures utilisées par les agriculteurs pour la culture.

Le montant de la redevance annuelle est le suivant :

- 1.000 francs pour les véhicules dont le poids en ordre de marche est compris entre 3.000 et 5.000 kilos ;
- 2.000 francs entre 5.000 et 7.000 kilos ;
- 3.000 francs entre 7.000 et 10.000 kilos ;
- 4.000 francs entre 10.000 et 13.000 kilos ;
- 4.000 francs, plus 500 francs par tonne, au-dessus de 13.000 kilos.

Comme pour les transports publics, les véhicules à accumulateurs électriques et ceux fonctionnant avec des moteurs à gazogène ou à gaz comprimé sont exemptés de la redevance pendant deux ans et bénéficient ensuite de la demi-taxe.

Les véhicules venant de l'étranger ont le choix entre ce régime ou celui du permis journalier qui donne lieu au paiement d'un droit de 50 francs par jour, quel que soit le poids.

Répartition du produit des redevances et aide aux départements.

Le produit des redevances annuelles auxquelles sont soumis les transports publics et privés est attribué pour les trois quarts au Trésor et pour un quart aux départements.

Les sommes ainsi allouées aux départements pour les intéresser à la coordination dans le cadre local sont elles-mêmes réparties de la façon suivante :

Une partie doit être partagée également entre les départements qui proposeront au Ministre, avant la première session ordinaire en 1938 des Conseils généraux, un plan rationnel de coordination des transports voyageurs.

Une seconde partie sera attribuée, en supplément, aux départements qui auront procédé, depuis le 19 avril 1934, à la suppression de voies ferrées d'intérêt local.

La troisième partie sera enfin accordée aux départements, proportionnellement à la longueur des lignes d'intérêt général dont le plan de coordination présenté au Ministre prévoiera la fermeture au service des voyageurs.

b) *Relèvement des droits sur les essences poids lourds, gas-oils et benzols.*

En 1937 (décret-loi du 8 juillet), les majorations ont été les suivantes :

Essences poids lourds. — Les droits proprement dits sont portés de 110 fr. 05 à 124 fr. 65 par hectolitre.

Gaz-oils. — Les droits sont portés de 63 francs à 150 francs par quintal.

Benzols. — La différence de 25 francs dont bénéficie ce carburant par rapport à l'essence ordinaire est réduite de moitié. De plus, l'exonération dont bénéficient les benzols employés dans l'industrie est en partie supprimée.

2) **Le Décret-loi du 31 août 1937.**

Les mesures arrêtées ont pour caractère essentiel de faire participer étroitement les assemblées départementales à l'élaboration des plans de coordination. Elles modifient la législation en vigueur en ce qui concerne les dispositions générales et, plus spécialement, le régime de la coordination des transports voyageurs et celui de la coordination des transports marchandises.

Elles ont été modifiées et mises au point par les *décrets du 12 octobre 1938*¹.

Dispositions générales.

Le Comité central de coordination, institué par le décret du 19 avril 1934, est supprimé. Les Comités techniques départementaux subsistent et les entreprises de transports routiers sont tenues de verser des redevances destinées à couvrir les frais de leur fonctionnement.

1. Voir *infra*, p. 277.

A partir du 1^{er} septembre 1937, aucun service nouveau ne peut être créé qu'avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics et l'avis préalable des Comités techniques.

En cas de suppression d'un service routier faisant double emploi avec un autre service plus économique, le transporteur peut toucher une indemnité correspondant à la valeur du matériel et des installations de son exploitation qu'il ne peut plus utiliser. Le paiement de cette indemnité est à la charge des entreprises bénéficiant de la suppression, et son montant ne peut dépasser celui de la part non amortie du prix d'acquisition.

Les départements, comme nous venons de le voir, sont autorisés à affecter à la réorganisation des services automobiles subventionnés les sommes qui leur sont attribuées sur les redevances annuelles perçues sur les entreprises de transport.

Transports publics de voyageurs.

L'effort accompli par le Comité central s'était traduit par des conclusions reprises dans le rapport précédant le décret-loi du 31 août et qui, en ce qui concerne les transports de voyageurs, étaient les suivantes.

La coordination en cette matière ne peut être réalisée qu'à trois conditions :

— Que les départements, puissances concédantes de services de transports publics subventionnés, soient directement intéressés à la coordination dans le cadre local ;

— Que les ressources créées au profit des départements par le décret-loi du 8 juillet 1937 et le règlement d'administration publique du 16 juillet 1937 soient affectées à la réorganisation des services de transports départementaux et à la transformation des lignes faisant double emploi ;

— Qu'une collaboration s'établisse avec les chemins de fer pour l'organisation des lignes automobiles destinées au remplacement des services ferroviaires.

L'établissement des plans de transports est donc, doréna-

vant, effectué en collaboration étroite avec les Conseils généraux. Ceux-ci examinent les propositions des Comités techniques, et, après s'être entendus avec les transporteurs, soumettent au Ministre des Travaux Publics le plan de coordination. Les Conseils généraux doivent présenter leurs plans avant le 1^{er} juillet 1938, sinon le Ministre décide après avis du Conseil supérieur des transports¹ des mesures à prendre.

Aucune entreprise ne peut exercer son activité sans une autorisation ministérielle et un cahier des charges indiquant la réglementation adoptée en matière d'horaires, d'itinéraires, de tarifs, d'assurances, de service postal. Les Conseils généraux peuvent passer avec les transporteurs des conventions, afin de mettre certains services routiers sous le contrôle direct des départements.

Les chemins de fer sont autorisés à subventionner les services routiers qui ne peuvent couvrir leurs frais.

Les transporteurs exerçant leur activité sur une relation déterminée doivent faire partie d'une association professionnelle qui est seule habilitée à recevoir l'autorisation ministérielle.

Enfin, en ce qui concerne les contrats passés par les départements avec les entreprises automobiles concédées ou subventionnées dont les services sont maintenus par le plan de transports, ils sont susceptibles de révision. Au cas où un accord ne peut être obtenu à cet égard entre les intéressés, le département adresse au Ministre une demande de résiliation qui est soumise à une Commission instituée par le décret-loi du 23 octobre 1935 relatif aux transports publics d'intérêt local.

Cependant il a fallu attendre le *décret du 25 février 1938* pour voir instaurer une procédure définitive concernant les suppressions ou les adaptations destinées à réaliser, à l'intérieur de chaque département, une coordination rationnelle des transports.

1. Voir *infra*, p. 284.

Transports publics de marchandises.

La coordination des transports de marchandises est basée sur la distinction entre diverses catégories de transport.

Une grande liberté est laissée aux petits entrepreneurs, ruraux notamment, non susceptibles de concurrencer le chemin de fer. Pour les transporteurs à grande distance, la création de groupements professionnels permettant l'application facile des tarifs homologués est favorisée et l'on s'efforce d'empêcher la lutte des tarifs jusqu'alors pratiquée entre les différents modes de transports.

Les entreprises sont donc désormais classées en trois catégories :

- Transports de camionnage urbain et rural ;
- Transports à petite distance ;
- Transports à grande distance.

L'affectation dans chaque catégorie est faite par les Comités techniques sous le contrôle du Conseil supérieur. La délimitation des zones de camionnage, de petite et de grande distance, est faite autour de chaque centre, en tenant compte de la situation des voies ferrées (densité du réseau, importance du trafic).

Transports de camionnage. — Les transports de camionnage rural sont soumis à un simple régime de déclaration et sont exemptés des taxes prévues par le décret-loi du 8 juillet 1937. Le décret Queuille du 15 décembre 1937 a défini et délimité, à ce moment, la zone d'action du camionnage rural.

Un statut du camionnage urbain a été ensuite dressé par M. Jules Moch, successeur de M. Queuille, dans le décret du 7 avril 1938 ¹.

Transports à petite distance ². — Ces transports sont sou-

1. Modifiés par les décrets du 12 octobre 1938.

2. Voir *infra*, p. 277, les modifications apportées par les décrets du 12 octobre 1938.

mis au régime du contingentement et de l'autorisation préalable donnée par le Ministre des Travaux Publics.

Les entreprises autorisées sont libres de choisir leurs itinéraires, leurs tarifs et leurs marchandises ; mais elles ne doivent pas créer une concurrence nouvelle aux services ferroviaires existant dans la région où elles exercent leur activité.

Elles sont, d'autre part, soumises aux redevances instituées par les articles 80 à 85 du décret-loi du 8 juillet 1937. Ces redevances peuvent, d'ailleurs, être modifiées ou supprimées après avis du Conseil supérieur des chemins de fer, par décret contresigné par le Ministre des Finances et le Ministre des Travaux Publics.

*Transports à grande distance*¹. — Les transports à grande distance sont soumis, comme les précédents, au régime du contingentement et de l'autorisation. On s'est efforcé, en ce qui les concerne, d'établir des règles destinées à limiter la concurrence que se font les divers modes de transports par le jeu des tarifs, si nuisible pour les chemins de fer. Pour l'application des tarifs homologués, institués à cet effet, on a estimé nécessaire que les entreprises routières soient groupées en associations sur lesquelles le contrôle de l'Etat et des Comités de coordination peut s'exercer.

Le décret-loi du 31 août 1937 prévoit donc que les entreprises de transports à grande distance seront soumises à des redevances, dont le taux sera fixé par décret ultérieur contresigné par les Ministres des Finances et des Travaux Publics, et qui se substitueront aux taxes prévues par le décret-loi du 8 juillet 1937.

Toutefois, il y aura réduction des droits pour les entreprises adhérentes à des groupements professionnels « agréés par le Ministre des Travaux Publics et chargés de surveiller l'application, par leurs membres, des tarifs obligatoires ayant

1. Voir *infra* les modifications apportées par les décrets du 12 octobre 1938.

fait l'objet d'une convention avec la Société nationale des chemins de fer et homologués par le Ministre ».

De même, une réduction pourra être accordée aux véhicules à usage spécialisé appartenant à des transporteurs non adhérents à une organisation professionnelle, à condition que ces véhicules ne transportent que des marchandises de la spécialité pour laquelle ils auront été déclarés. Les véhicules donnés en louage bénéficieront également d'un abaissement des redevances s'ils ne sont utilisés que dans un seul sens.

3) Les décrets du 12 octobre 1938 ¹.

Continuant l'œuvre ainsi entreprise, M. de Monzie, Ministre des Travaux Publics, en accord avec le Ministre des Finances, a proposé à la signature du chef de l'Etat un certain nombre de décrets, qui peuvent être considérés comme l'achèvement de la réglementation en matière de coordination du rail et de la route. Les modifications et mises au point, apportées aux dispositions du décret-loi du 31 août 1937, concernent les transports voyageurs comme les transports marchandises.

a) *Transports voyageurs.*

Un des décrets du 12 octobre a mis au point le décret du 25 février 1938 ². Ce dernier prévoyait la parité des tarifs ferroviaires et routiers, mais dans la mesure où des plans de transports seraient établis. Ceux-ci tardant à être dressés, le décret du 12 octobre a décidé que la parité tarifaire devait être imposée, sans plus attendre, aux services routiers parallèles au chemin de fer.

Quant aux possibilités de compensation pour les transporteurs routiers, en cas de diminution de leur trafic par suite de l'application de la parité, elles sont supprimées.

Les services de taxis collectifs sont enfin réglementés. Seuls

1. *Journal Officiel* des 15, 18 et 19 octobre 1938.

2. Voir ci-dessus, p. 274.

sont autorisés ceux qui satisfont des besoins justifiés du public. Dans le but de protéger les entreprises de transports en commun contre leur concurrence, les services de taxis collectifs doivent pratiquer des tarifs de 20 % supérieurs.

b) *Transports marchandises.*

Divers décrets ont été promulgués, le 12 octobre, à ce sujet. Ils concernent principalement le camionnage rural, les transports à petite distance et les transports à grande distance.

Camionnage rural. — Dans ce domaine, satisfaction a été donnée aux demandes provenant des transporteurs ruraux, des Chambres d'Agriculture et de Commerce, des Conseils généraux, en vue d'obtenir un élargissement des règles fixées par le décret du 15 décembre 1937¹.

Désormais, pour être considérés comme transports de camionnage rural, les transports doivent être effectués : pour des tiers, avec des véhicules d'un poids inférieur à 10 tonnes, par des personnes dont le centre d'exploitation se trouve dans une commune rurale (population inférieure à 2.000 habitants). Ils doivent être effectués, en outre, à l'intérieur de la zone formée par le canton du centre d'exploitation et le canton limitrophe, et provenir ou être faits à destination d'une commune rurale.

Toutefois, sont également considérés comme transports de camionnage rural les services routiers existant au 31 avril 1934 et sortant de la zone précédente, à condition qu'ils aient lieu entre une commune rurale et la gare voisine, ou bien à destination ou en provenance de centres normaux d'approvisionnement et de vente pour une commune rurale.

Transports à petite distance. — Un rayon d'action important a été déterminé pour les transports à petite distance. Sont classés dans cette catégorie tous les transports publics

1. Voir ci-dessus, p. 275.

routiers de marchandises dont l'activité s'exerce à l'intérieur d'un département ou de deux départements limitrophes.

Les cartes provisoires de transport public (décret du 13 juillet 1937) sont remplacées par des cartes dites « de transport à petite distance », délivrées pour chaque véhicule, à la suite de l'avis conforme du Comité technique départemental et d'une autorisation préfectorale. Celle-ci détermine une zone constituée par le département où la carte provisoire a été délivrée et par les départements limitrophes.

Les entreprises de transports à petite distance doivent, dans le cas où un de leurs véhicules sort du département de son centre d'exploitation tout en restant dans la zone de petite distance, établir une feuille de route indiquant la date, le point d'expédition et le point de destination du transport, la nature et le poids des marchandises, les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire.

Elles sont, en outre, obligées de tenir, pour les expéditions faites à une distance supérieure à 100 kilomètres, un registre où figurent les indications précédentes et le tarif appliqué.

Elles doivent, enfin, communiquer, au début de l'année, au Comité technique départemental ou à leur association professionnelle, le relevé de tous les parcours supérieurs à 100 kilomètres sur lesquels ont été effectués des transports de plus de 100 tonnes au total.

Les entreprises considérées peuvent se grouper en associations professionnelles agréées par le Ministre des Travaux Publics, et dont le rôle est de participer au contrôle de l'application des dispositions relatives aux transports de marchandises à petite distance.

Transports à grande distance. — C'est dans ce domaine que les décrets d'octobre 1938 ont apporté la mise au point la plus importante.

Tous les transports publics routiers de marchandises, dont les points de chargement et de déchargement ne se trouvent pas dans le même département ou dans deux départements

limitrophes, sont des transports à grande distance. Dès la publication des décrets, les cartes provisoires ont été remplacées par des autorisations préfectorales donnant lieu à la délivrance d'une carte dite « de transport à grande distance ».

En ce qui concerne les tarifs afférents aux expéditions dont le poids est supérieur à 100 kilogrammes, ceux-ci doivent, à partir du 1^{er} janvier 1939, être au moins égaux aux tarifs kilométriques établis dans un tableau annexé au décret.

Ce tableau se rapporte, d'une part, aux marchandises diverses, divisées elles-mêmes en trois classes payant respectivement 60, 50 et 40 centimes par tonne et par kilomètre ; et d'autre part, aux animaux vivants qui paient : ceux de grande taille, 25 centimes, ceux de petite taille 20 centimes par kilomètre et par mètre superficiel du ou des planchers du camion utilisé.

Les prix de transports d'un poids inférieur à 100 kilogrammes sont librement fixés par les entrepreneurs.

D'autre part, les groupements professionnels de transporteurs publics routiers de marchandises à grande distance peuvent proposer au Ministre des Travaux Publics des tarifs spéciaux, inférieurs aux précédents, pour certaines marchandises : marchandises constituant une expédition supérieure à une tonne et faisant l'objet d'un tarif spécial ferroviaire, sous une condition de tonnage ne dépassant pas 20 tonnes ; — marchandises constituant une expédition d'au moins 100 kilogrammes lorsqu'il existe un tarif de groupage du chemin de fer.

Les *groupements professionnels* de transporteurs à grande distance sont chargés de vérifier que chacun de leurs membres se conforme aux dispositions réglementaires et applique les tarifs arrêtés par le Ministre. Ils font effectuer à cet effet, chez chacun de leurs membres, des vérifications par des experts comptables assermentés. Ils sont responsables devant le Ministre des Travaux Publics de l'exécution de ce contrôle. Le service du Contrôle économique et de la coordination au

Ministère des Travaux Publics peut obtenir, à titre confidentiel, communication des rapports des experts comptables.

Les groupements professionnels constituent, par élection de certains de leurs membres, des *Commissions régionales* et un *Comité national* des transporteurs publics routiers de marchandises à grande distance, qui procèdent aux études et enquêtes concernant le trafic et les tarifs, et sont saisis des litiges qui peuvent s'élever entre un groupement professionnel et un transporteur.

Les groupements professionnels, les Commissions régionales, le Comité national et la Société nationale des chemins de fer doivent, dans les deux ans, proposer au Ministre des Travaux Publics de supprimer certaines ligues de chemin de fer d'intérêt général à faible trafic, et d'attribuer les services de remplacement aux entreprises routières dont les services auraient été supprimés. La Société nationale peut, enfin, accorder son concours financier à l'organisation de services combinés par fer et par route, résultant de la transformation de services routiers à grande distance qui n'auraient plus que des opérations d'enlèvement et de distribution de marchandises.

* * *

Telles sont les dispositions générales des décrets du 12 octobre 1938. Ces derniers constituent probablement l'achèvement de la réglementation dans le domaine de la coordination du rail et de la route.

Il restait alors à codifier tous les décrets-lois relatifs à cet important problème et tous les décrets et arrêtés pris en exécution de ceux-ci. C'est dans ce but qu'a été pris le décret-loi du 12 novembre 1938.

4) Résultats obtenus.

En ce qui concerne les transports de voyageurs, trente conseils généraux ont adopté des plans de transports, avant la

session d'avril de 1938. Dans le courant de la même année, de nombreux départements ont fait de même. Les plans approuvés depuis le 25 février 1938 ont permis, grâce à un aménagement des services d'autobus, la fermeture de 3.273 kilomètres de voies ferrées (déclaration du Ministre des Travaux Publics à la réunion du Conseil supérieur des transports du 20 mai 1938). Il est à prévoir que les économies résultant de ces diverses propositions atteindront une centaine de millions, au minimum. On peut compter sur une économie de 300 millions avec l'exécution complète du programme, qui comporte la fermeture au trafic voyageurs de 8.000 à 10.000 kilomètres de lignes.

En ce qui concerne les transports marchandises, on vient d'en terminer la réglementation. Le Conseil supérieur a poursuivi l'étude des nombreux cas litigieux soumis à ses délibérations et a préparé, en liaison avec les services du Ministère des Travaux Publics, les décrets précités du 12 octobre 1938 sur la coordination des transports marchandises.

Le camionnage rural a été réglementé, puis les zones de camionnage urbain ont été fixées. Mais il reste à établir le travail de coordination proprement dit.

L'organisation des groupements professionnels servant de base à la coordination des transports à grande distance, ce n'est qu'après leur constitution, et la mise en vigueur des tarifs routiers homologués, que les Comités techniques départementaux et le Conseil supérieur des transports pourront dresser un système rationnel des transports publics de marchandises. Les doubles emplois pourront être supprimés, et une collaboration établie, entre les transporteurs routiers et ferroviaires, qui tendra à donner la préférence à la voie ferrée pour les transports aux grandes distances.

Mais des accords tarifaires, même homologués par l'Etat, ne peuvent assurer une répartition équilibrée du trafic. On pourrait envisager, d'après des réalisations qui ont été faites au Maroc et dans certains pays étrangers, une organisation unique dans un rayon déterminé contrôlant l'exécution de

l'ensemble des transports. Un plan d'ensemble de la coordination des transports de marchandises pourrait être, alors, plus facilement élaboré.

II. — LA COORDINATION DU RAIL ET DE LA VOIE D'EAU

Des réalisations appréciables avaient été obtenues dans ce domaine. Néanmoins, les mesures adoptées précédemment, pour réglementer l'affrètement en navigation intérieure, étaient critiquées, notamment par les artisans propriétaires de bateaux qui, après s'être fait inscrire au bureau d'affrètement, attendaient trop longtemps avant d'obtenir un chargement.

Le décret-loi du 31 août 1937 a donc cherché à assurer une répartition plus équitable du trafic entre les transporteurs par voie d'eau. Tout transporteur par eau signataire d'un contrat au tonnage est obligé de faire exécuter une partie des transports prévus dans son contrat par des patrons bateliers. Cette fraction est fixée périodiquement, par région, par arrêté ministériel. Elle donne lieu à des conventions passées entre les signataires du contrat au tonnage et les artisans propriétaires, au prix de fret fixé par les commissions régionales.

Le décret-loi du 12 novembre 1938 a rendu plus efficaces les accords de partage du trafic en exigeant l'approbation du Ministre.

III. — RÉFORME DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ET CRÉATION DU CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRANSPORTS

Etant donné l'importance du rôle dévolu aux organismes supérieurs dans la nouvelle organisation du décret-loi du 31 août 1937, il était nécessaire d'en améliorer le fonctionnement. C'est dans ce but que la Direction générale des chemins de fer a été transformée en « Direction générale des chemins de fer et des transports », et qu'a été créé le Conseil supérieur des transports.

1° *Direction générale des chemins de fer et des transports.*

Cette direction générale des transports a toutes les attributions de l'ancienne direction générale des chemins de fer ; elle est chargée, en outre, de l'ensemble de la politique de coordination des transports, à l'exception de ceux qui intéressent la région parisienne et l'Algérie.

C'est ainsi qu'elle examine :

— « Les programmes de création ou de suppression de services publics de transports ;

— Les programmes de liaison ou de raccordement entre les diverses voies de communication ;

— Les programmes de travaux et de matériel, dans la mesure où ils sont susceptibles de modifier la situation relative des différents modes de transports ;

— Les mesures générales de police, de sécurité et d'assurances ;

— Les questions tarifaires et, notamment, celles qui sont de nature à intéresser la situation relative des divers modes de transports ;

— La coordination des différents modes de transports. »

Corrélativement à cette extension de compétence de l'ancienne Direction des chemins de fer, il serait indispensable, pour qu'il soit possible à l'Administration supérieure de contrôler l'exécution des mesures de coordination, d'étendre les attributions du Contrôle des chemins de fer, en le transformant en un Contrôle des transports.

2° *Le Conseil supérieur des transports.*

Le Comité des transports, créé par le décret-loi du 31 août 1937, doit coordonner les activités des autres conseils et des différents comités de coordination. Il lui incombe d'orienter la politique suivie en matière de transports dans le sens des intérêts généraux du pays.

Composition. — Le Conseil supérieur des transports se compose :

- D'un président nommé par décret ;
- De présidents de comités, nommés par arrêté du Ministre des Travaux Publics, et choisis parmi les membres du Conseil, à l'exception de deux au plus qui peuvent être pris en dehors ;
- de 81 membres dont :
 - 18 représentant les transporteurs ;
 - 9 représentant le personnel des entreprises de transport ;
 - 27 représentant les usagers ;
 - 27 représentant les administrations publiques.

Fonctionnement. — Le Ministre des Travaux Publics peut créer, au sein du Conseil, des *Comités permanents spécialisés*, qui héritent des attributions des anciens Comités de coordination supprimés. Le décret du 31 août prévoit, notamment, la création d'un Comité des chemins de fer, d'un Comité de coordination des transports ferroviaires et routiers, et d'un Comité de coordination des transports par fer et par eau.

Le Conseil peut également, avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics, charger une *Commission permanente générale* (dont la composition est fixée par le décret du 29 septembre 1937) d'étudier certaines affaires.

Les avis du Conseil sont pris à la majorité des voix des membres présents ou représentés. Ils sont soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et, le cas échéant, des autres Ministres intéressés. Le ou les Ministres peuvent d'ailleurs, dans certains cas, conférer au Conseil leur pouvoir de décision.

Si une entreprise de transports ne se soumet pas à une décision ministérielle prise sur la proposition du Conseil supérieur, le Ministre lui notifie une mise en demeure comportant l'exécution d'office des mesures prescrites.

Attributions. — Le Conseil supérieur est chargé de la politique des transports français. Il examine notamment toutes

les questions signalées précédemment dans les attributions de la Direction générale des chemins de fer et des transports.

Il reçoit en outre les attributions :

- Du Conseil supérieur des chemins de fer ;
- Du Comité central de coordination des transports ferroviaires et routiers ;
- Du Comité central de coordination des transports par fer et par eau ;
- Du Comité supérieur de coordination des transports ;
- Du Comité de coordination Fer-Air-Mer.

Toutefois, les problèmes relatifs aux transports entre la métropole, l'Algérie, les colonies et l'étranger, ainsi que les relations entre ces pays, restent de la compétence du Comité supérieur de coordination des transports qui est lui-même réorganisé par décret. Quant aux questions relatives aux transports de la région parisienne, elles continuent à être examinées par le Comité spécial créé, à cet effet, par le décret du 30 juillet 1937.

Le Conseil supérieur peut, enfin, être consulté par les Ministres intéressés sur toutes les questions dont ceux-ci jugent utile de le saisir.

L'action du Conseil supérieur apparaît ainsi comme particulièrement importante, et ses attributions comme assez délicates. Dans le nouveau système des transports, et notamment des transports par chemin de fer dont nous allons étudier la réforme profonde, il est appelé à équilibrer les activités des différentes catégories d'entreprises. Il semble vouloir consacrer la tendance à considérer un nouveau service public, celui des transports, fait de la coopération des divers services particuliers : fer, route, voie d'eau, air et navigation maritime.

ADDENDUM : LA COORDINATION DES TRANSPORTS
DANS LA RÉGION PARISIENNE

Un décret-loi du 30 juillet 1937 a créé un *Comité spécial de coordination des transports de la région parisienne*.

Celui-ci, placé sous la présidence du Ministre des Travaux Publics, est composé :

- du Vice-Président du Conseil général des Ponts et Chaussées ;
- du Directeur général des chemins de fer ;
- du Préfet de la Seine ;
- du Président du Conseil municipal de Paris ;
- du Rapporteur général du budget du Conseil municipal de Paris ;
- du Président du Conseil général de la Seine ;
- du Rapporteur général du budget du Conseil général de la Seine ;
- de deux représentants des communes suburbaines ;
- de deux représentants des chemins de fer d'intérêt général ;
- de deux représentants du Ministre de l'Intérieur ;
- de deux représentants du Ministre des Finances.

Ce Comité examine toutes les questions tendant à une exploitation rationnelle des différents modes de transport dans la région parisienne. Tous les programmes de travaux neufs et d'exploitation proposés par les entreprises de transport en commun et les chemins de fer d'intérêt général, dans la mesure où ils se rapportent aux transports de banlieue, doivent être soumis à son examen.

Ses décisions sont transmises au Président du Conseil, au Ministre de l'Intérieur et au Ministre des Finances.

NEUVIÈME PARTIE

LE NOUVEAU RÉGIME DES CHEMINS DE FER LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

A la suite d'études et d'enquêtes parlementaires, qui ont duré plusieurs mois, un nouveau régime des chemins de fer a été instauré en France par le décret-loi du 31 août 1937 ¹. Les négociations engagées par le Gouvernement avec les Compagnies, closes le jour où venaient à expiration les pleins pouvoirs, ont abouti au dessaisissement des Compagnies qui avaient eu la gestion du réseau ferré français pendant près de quatre-vingt-six ans.

1. *Journal Officiel* des 1^{er}, 2 et 4 septembre 1937.

CHAPITRE PREMIER

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

I. — NÉCESSITÉ D'UNE RÉFORME.

Nous avons montré, au cours de cette étude, et notamment dans l'examen de l'évolution de la situation financière des grands réseaux, l'accroissement de plus en plus considérable chaque année du déficit d'exploitation. Le régime institué par la Convention du 28 juin 1921 avait fait faillite. On avait reconnu déjà, dès le début de la crise, la nécessité de le réformer. La tentative de réorganisation de 1933 répondait à cette idée ; mais ce n'était qu'une mesure de transaction, sans efficacité, entre les points de vue respectifs de l'Etat et des grands réseaux.

Les chemins de fer avaient subi, non seulement les conséquences de la crise économique provoquant le ralentissement de leur activité et de la concurrence automobile s'attaquant aux trafics rémunérateurs, mais aussi celles d'une crise qui leur était propre. Les grands réseaux avaient, peu à peu, perdu le caractère de services industriels. L'Etat qui les contrôlait étroitement les astreignait à des obligations dont toute entreprise commerciale, soucieuse d'une bonne gestion et libre de son exploitation, se serait libérée. Cette servitude consistait, notamment, dans une réglementation sévère en matière d'exploitation que les décrets du 30 décembre 1933 et du 19 janvier 1934 avaient un peu assouplie, dans les prestations gratuites imposées par l'Etat et dont nous avons indiqué l'importance, dans le refus, enfin, des pouvoirs publics d'appliquer les principes posés par la Convention de 1921 elle-même

en matière de tarifs. Cette situation s'était encore aggravée avec les lois sociales récentes qui frappaient toutes les entreprises, mais particulièrement les chemins de fer, dont les dépenses de personnel constituent le poste prédominant des dépenses d'exploitation.

Les critiques de l'Etat contre la mauvaise gestion des Compagnies étaient donc mal fondées. En réalité, étant donné le caractère de service public déficitaire donné de plus en plus par l'Etat aux chemins de fer, le déficit d'exploitation devenait habituel et inévitable.

Il est certain que, dans ces conditions, l'existence des réseaux, en tant qu'exploitants, ne se justifiait plus. La nationalisation devenait fatale, à une échéance plus ou moins lointaine, immédiatement ou après un régime transitoire. Si cette solution nous paraît particulièrement dangereuse pour les finances publiques, elle a tout au moins un mérite, celui de régulariser la situation.

La nécessité d'une réforme du régime ferroviaire étant acquise, il s'agissait de savoir la façon dont on procéderait pour dessaisir les Compagnies.

II. — LE PROBLÈME JURIDIQUE.

Pour mettre fin au contrat liant l'Etat et les compagnies, différentes solutions pouvaient se présenter : celles qui impliquaient une dénonciation unilatérale de celui-ci, telle la déchéance ; celles qui, au contraire, le respectaient intégralement, tel le rachat ; celles qui, tenant compte des inconvénients respectifs des solutions précédentes, s'inspiraient d'un moyen terme, comme la transaction amiable entre les deux parties.

La déchéance.

La déchéance constituait une véritable solution de force qu'il eût été inadmissible d'employer à l'égard des compa-

gnies. Elle ne pouvait être, en effet, prononcée que dans les cas prévus par les cahiers des charges, c'est-à-dire :

ARTICLE 30. — « Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas continuellement entretenu en bon état. »

ARTICLE 39. — « Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans un délai fixé ; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le cahier des charges. »

ARTICLE 40. — « Si dans les trois mois de l'organisation du service provisoire », institué par l'Administration dans le cas où l'exploitation du chemin de fer viendrait à être interrompue en totalité ou en partie, « la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation. »

Les compagnies ne se trouvaient dans aucun de ces cas. Cependant, un projet de déchéance avait été déposé par M. Moch en 1931.

Ce projet partait du principe que l'Etat peut, afin d'assurer le bon fonctionnement des services publics, prononcer unilatéralement des déchéances. Il se basait sur la prétendue mauvaise gestion des compagnies. Il disposait que l'Etat devait rentrer en possession du domaine public des réseaux concédés, de tout le matériel fixe et roulant, des approvisionnements et des biens meubles et immeubles utilisés pour l'exploitation du service ferroviaire.

Les actions des compagnies étaient amorties par le réseau nationalisé. Les propriétaires des actions non amorties recevaient un intérêt annuel égal au dividende moyen des cinq dernières années, majoré de 3 % de la valeur nominale des titres ; les propriétaires des actions amorties un intérêt égal au précédent diminué de 4 %. A la date fixée pour l'expiration normale des concessions, les actionnaires touchaient la différence entre le cours des titres non amortis pendant les années 1927 à 1931 et le cours nominal.

Cette solution ne pouvait être envisagée, étant donné que les compagnies n'avaient commis aucun manquement à leurs

obligations et que, d'autre part, elle dépossédait les actionnaires, sans indemnité, du matériel, des approvisionnements, du domaine privé servant à l'exploitation, ce qui était contraire aux dispositions des conventions.

Le rachat.

Le rachat constituait la seule solution rigoureusement contractuelle ; cependant, elle eût été particulièrement onéreuse pour l'Etat. Rappelons les conditions auxquelles il devait se produire.

Aux termes de la Convention de 1921 :

— La valeur de reprise du matériel était égale à sa valeur de base réduite de un quarantième par année de service ; et, s'il s'agissait de matériel acquis depuis 1921, la valeur de base était elle-même diminuée d'un nombre de cinquantièmes du prix d'inventaire égal au nombre d'années restant à courir jusqu'à l'expiration des concessions ¹ ;

— Pour la valeur de reprise des travaux complémentaires, le coefficient, au lieu de un quarantième, était de un seizième.

— La valeur de reprise des approvisionnements était égale au prix de revient ;

— L'annuité de rachat était calculée sur le produit net.

L'Avenant de 1933 avait institué des conditions de rachat avantageuses pour l'Etat au premier abord ² :

— La valeur de reprise du matériel roulant était sensiblement réduite ; la réduction de un quarantième était remplacée par une réduction de un cinquième pour les automobiles et de un quinzième pour les automotrices ;

— Tout le matériel roulant acquis après 1933 devait faire retour gratuitement à l'Etat, s'il était couvert par des obligations du type prévu par la Convention de 1921.

On pouvait donc penser que le matériel acquis postérieure-

1. Voir ci-dessus : II^e Partie, La Convention du 28 juin 1921.

2. Voir ci-dessus : IV^e Partie.

ment à 1921 serait repris gratuitement par l'Etat. En réalité, il ne pouvait en être ainsi. Les réseaux avaient procédé, après 1921, à des achats de matériel neuf couverts par des obligations émises avant 1921. Lorsqu'ils réformaient du matériel ancien, ils débitaient leur compte d'exploitation du prix d'achat et créditaient leur compte d'établissement de la même valeur, libérant les actions servant à couvrir le matériel réformé. Ces acquisitions, au lieu de faire retour gratuitement à l'Etat, comme l'avaient pensé les rédacteurs de l'Avenant de 1933, devaient donc, au contraire, donner lieu à une indemnité de reprise.

Les modalités du rachat ainsi posées, comment se seraient établies les créances respectives de l'Etat et des Compagnies ?

L'Etat avait deux créances à l'égard des réseaux :

Il s'agissait d'abord de sa créance sur les deux Compagnies du P.-O. et du Midi, au titre de leur dette de garantie antérieure à 1914. Celle-ci, d'après la Convention de 1921, était exigible en cas de rachat ou en fin de concession.

Par contre, la Convention de 1921 ne prévoyait pas expressément le remboursement des avances du Trésor au fonds commun. En effet, dans l'esprit des contractants, ces avances devaient être provisoires et d'un montant peu élevé. En réalité, en 1937, c'est une somme de 28 milliards que l'Etat avait versée aux chemins de fer et qu'il ne pouvait récupérer à l'expiration du contrat.

Les créances des compagnies sur l'Etat, en cas de rachat, étaient de deux sortes : annuité de rachat, indemnité de reprise du matériel.

L'annuité de rachat devait être sensiblement égale aux avances faites annuellement par le Trésor au fonds commun. Mais l'indemnité de reprise s'avérait considérable, malgré les atténuations de l'Avenant de 1933.

La résiliation du contrat par voie de rachat était tellement lourde pour l'Etat, que cette solution ne pouvait être envisagée au regard de l'Etat, pas plus que celle de la déchéance vis-à-vis des compagnies.

C'est une solution intermédiaire, une *transaction amiable*, conciliant les intérêts réciproques des parties en cause qu'il fallait envisager.

III. — LES NÉGOCIATIONS

M. Pomaret, dans son rapport présenté au nom de la Commission des Finances de la Chambre sur le budget des chemins de fer pour l'exercice 1936, proposait la solution des négociations amiables. Il estimait urgent que celles-ci fussent engagées dans le plus bref délai, et le Parlement l'avait lui-même reconnu dans le vote de l'article 26 de la loi du 31 décembre 1936, disant :

« Le Gouvernement devra réaliser et soumettre aux Chambres, avant le 31 mars 1937, une refonte complète du régime actuel des chemins de fer, prenant sa place dans une coordination d'ensemble du service public des transports. »

Ce délai du 31 mars ne vit pas la réforme réalisée. Le 8 juillet 1937, une Commission interministérielle fut créée pour préparer la réorganisation des chemins de fer. Elle se composait du Président du Conseil, du Vice-Président du Conseil, des Ministres des Finances, des Travaux Publics, du Commerce et du Travail. Elle chargea le Ministre des Travaux Publics d'établir avant le 31 août, après s'être entendu avec les réseaux, un plan de réorganisation instituant une Société nationale des chemins de fer.

Des discussions délicates s'engagèrent en vue de l'élaboration de la nouvelle convention.

Une première divergence entre les points de vue des deux parties se manifesta à propos de la majorité au Conseil d'administration du nouvel organisme. Le Gouvernement accepta, à la place d'une majorité de fonctionnaires, une majorité représentant des intérêts généraux. Quant à l'indemnité allouée aux compagnies, elle fut abaissée, malgré leurs protestations, à 700 millions, somme qu'elles furent obligées d'accepter en définitive.

La rédaction du texte de la Convention fut confiée à une Commission composée de fonctionnaires des ministères des Finances et des Travaux Publics et de représentants des compagnies. Le Ministre des Travaux Publics et la Commission interministérielle tranchaient les différents qui s'élevaient au cours de cette élaboration.

Ce n'est que le 31 août, date où les pleins pouvoirs conférés au Gouvernement venaient à expiration, que l'accord put être réalisé, sous la pression du Ministre des Travaux Publics, qui menaça de rompre les pourparlers si les Compagnies n'acceptaient pas les conditions qui leur étaient proposées.

CHAPITRE II

LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER

I. — CONSTITUTION ET RÉGIME ADMINISTRATIF

1) Constitution.

La Société nationale des chemins de fer est une société anonyme par actions. Elle est constituée, comme les autres sociétés, suivant certaines modalités, avec un capital social, un objet et une durée déterminés.

a) Modalités de constitution.

Des dérogations aux règles du droit commun ont été faites à cet égard. La Société a été ainsi dispensée des formalités légales de constitution, et en particulier des formalités de publicité.

Le *statut juridique* de la Société nationale résulte de différents textes :

Il s'agit d'abord de *textes légaux*, c'est-à-dire : le Code du commerce, les lois sur les sociétés commerciales et le décret du 31 août 1937.

Viennent ensuite les *statuts proprement dits*, qui doivent faire l'objet d'un décret en Conseil d'Etat, contresigné par les Ministres des Travaux Publics et des Finances et rendu, les compagnies entendues.

Le *cahier des charges*, enfin, est en principe conforme à celui qui était annexé à la loi du 4 décembre 1875, sous réserve des adaptations nécessaires résultant du nouveau

régime. Il pourra d'ailleurs être modifié par la suite, sur la proposition de la Société, par un décret en Conseil d'Etat contresigné des Ministres des Travaux Publics et des Finances.

b) *Objet et durée.*

Objet. — La Société nationale a pour objet principal l'exploitation du réseau actuel, et, s'il y a lieu, la construction de lignes nouvelles. Mais la Convention stipule également que la Société peut étendre son activité en participant, directement ou indirectement, avec l'autorisation des Ministres des Travaux Publics et des Finances, à des opérations se rapportant à cet objet.

Les cinq compagnies, ainsi que les Syndicats des chemins de fer de grande et de petite ceinture, ont renoncé au droit d'exploiter leurs concessions à partir du 1^{er} janvier 1938, au profit de la Société nationale. L'Etat a également conféré à celle-ci, à la même date, le droit d'exploiter les deux réseaux de l'Etat et de l'Alsace et de Lorraine. Sous réserve de cette renonciation, les compagnies conservent leurs concessions jusqu'aux dates d'expiration normale de celles-ci, entre 1950 et 1960. A partir de ce moment, les concessions seront prorogées, au fur et à mesure de leur expiration, au profit de la Société nationale jusqu'au 31 décembre 1982.

Durée. — La Société nationale a été constituée à compter du 1^{er} septembre 1937 ; elle a commencé à fonctionner le 1^{er} janvier 1938 ; elle doit prendre fin le 31 décembre 1982, date à laquelle son actif fera retour gratuitement à l'Etat. La reprise du réseau national ne doit donc avoir lieu que dans un délai de quarante-cinq ans ; il se trouve ainsi retardé d'une vingtaine d'années.

C'est, par conséquent, un régime transitoire entre celui de la Convention de 1921 et la nationalisation des chemins de fer, qui a été institué.

c) Le capital social.

La société est constituée au capital de 1.419.412.000 francs. Ce capital représente les apports respectifs des compagnies et de l'Etat. Ce dernier a la majorité des actions (51 %).

Les compagnies reçoivent 1.391.024 actions, dites « actions A », d'une valeur nominale de 500 francs chacune, se répartissant ainsi :

279.596 à la Compagnie du Nord ;
250.384 à la Compagnie de l'Est ;
228.406 à la Compagnie du P.-O. ;
520.522 à la Compagnie du P.-L.-M. ;
112.116 à la Compagnie du Midi.

Ces actions représentent l'apport des compagnies à la Société nationale de tous leurs droits et de tous leurs biens, meubles et immeubles, à l'exception des droits et biens représentant leur domaine privé. Elles sont bloquées au nom des compagnies jusqu'au 31 décembre 1935, date d'expiration moyenne des concessions à laquelle elles seront réparties entre les actionnaires, au prorata de leurs droits respectifs dans l'actif.

De son côté, l'Etat reçoit 1.447.800 actions, dites « actions B », de 500 francs de valeur nominale. Ces actions sont inaliénables et incessibles. Elles représentent les apports des réseaux de l'Etat et de l'Alsace-et-Lorraine et d'une partie, tant des dépenses d'établissement faites antérieurement au compte de l'Etat, que des avances consenties au fonds commun pour la couverture des insuffisances d'exploitation.

Les « actions A » reçoivent, jusqu'à remboursement, un intérêt de 6 % de la valeur nominale du titre. Au fur et à mesure de leur amortissement, qui doit être terminé le 31 décembre 1982, elles sont remplacées par des actions de jouissance, dites « actions J », donnant droit de vote à l'assemblée générale de la Société nationale et bloquées au nom des

compagnies, comme les « actions A », jusqu'au 31 décembre 1955.

Les « actions B » jouissent du même intérêt que les « actions A » ; mais ne sont l'objet d'aucun remboursement.

Les actions A, B et J confèrent un droit de vote égal, sans limitation du nombre de voix, tant à l'assemblée générale des actionnaires qu'aux assemblées de porteurs chargées de désigner les représentants des actionnaires au Conseil d'administration de la Société.

Les actions de la Société nationale présentent ainsi le caractère d'obligations, puisqu'elles reçoivent un intérêt fixe sans donner aucun droit sur l'actif, et le caractère d'actions ordinaires, puisqu'elles confèrent, comme celles-ci, un droit de vote.

2) Régime administratif de la Société nationale.

L'organisation administrative de la Société nationale comporte des organismes centraux, des services d'exécution et un Commissariat du Gouvernement.

a) *Organismes centraux.*

L'administration et la direction de la Société appartiennent à l'Assemblée générale des actionnaires, au Conseil d'administration, au Comité de direction et à la Direction générale.

Assemblée générale des actionnaires. — En ce qui concerne la composition de l'Assemblée générale, deux périodes sont à distinguer.

Pendant la première, qui va du 1^{er} janvier 1938 au 31 décembre 1955, et durant laquelle les actions A et J restent bloquées au nom des compagnies, l'Assemblée est composée des représentants des Conseils d'administration des compagnies et des représentants de l'Etat,

A partir du 1^{er} janvier 1956, l'Assemblée est formée des représentants de l'Etat et des porteurs des actions A et J, qui auront alors été distribuées aux actionnaires des anciennes compagnies.

L'assemblée générale se réunit une fois par an pour délibérer sur la gestion et les comptes de la Société. Une Commission des comptes, comprenant, en nombre égal, des représentants de l'Etat et des actionnaires, rédige un rapport avant les délibérations de cette Assemblée. Tout porteur d'une action A, B ou J y a accès, et chaque action donne droit à une voix, alors que l'admission aux assemblées générales des compagnies est subordonnée à la possession d'un certain nombre d'actions, vingt ou quarante, suivant les compagnies.

Le rôle de l'Assemblée générale est assez limité. Ainsi, la vérification des apports et la nomination des membres du Conseil d'administration ne sont pas de sa compétence. En ce qui concerne les apports, il n'y avait pas lieu de procéder à leur vérification, étant donné que leur valeur avait été fixée forfaitairement, par accord entre l'Etat et les compagnies. Quant aux administrateurs, il ne pouvait appartenir à l'Assemblée générale, où les représentants des compagnies se trouvent en minorité, de les élire ; sinon, seuls les candidats agréés par l'Etat auraient été désignés.

Conseil d'administration. — Pendant la période transitoire, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1955, le Conseil d'administration comprend trente-trois membres, soit :

— Trois membres de droit : le vice-président du Conseil d'Etat, le Gouverneur de la Banque de France et le Directeur général de la Caisse des Dépôts et Consignations ;

— Douze membres représentant l'Etat, nommés par décret parmi des fonctionnaires, en activité ou en retraite, appartenant aux grands corps de l'Etat ou aux cadres supérieurs des Administrations centrales des finances et des travaux publics ;

— Douze membres désignés par les Conseils d'adminis-

tration des compagnies, dont trois pour la Compagnie du Nord, trois pour celle du P.-L.-M. et deux pour chacune des autres ;

— Deux membres nommés par décret, parmi les personnes ayant rendu des services éminents aux chemins de fer ;

— Quatre délégués du personnel nommés, par décret, sur une liste de huit agents en activité présentée par l'organisation syndicale la plus représentative.

A partir du 1^{er} janvier 1956, les douze membres désignés par les Conseils des compagnies font place à six membres nommés par l'Assemblée des porteurs d'actions A et J.

Cette composition du Conseil d'administration donne à la Société nationale le caractère d'une société d'économie mixte, à la gestion de laquelle collaborent les représentants de l'Etat et du capital et des personnes qualifiées par leur expérience des questions ferroviaires.

Une innovation est la participation aux délibérations du Conseil de représentants du personnel. A cet égard, il eût été intéressant d'y associer également des représentants des usagers.

Les membres du Conseil, autres que les membres de droit, sont nommés pour six ans. Cette désignation a lieu, pour la moitié du Conseil, tous les trois ans. Les fonctions d'administrateurs sont incompatibles avec le mandat de sénateur ou de député. Il est interdit, d'autre part, à tout administrateur, de conserver ou de prendre un intérêt, direct ou indirect, dans un marché passé entre la Société nationale et une entreprise dont il est propriétaire, gérant ou administrateur.

La présidence du Conseil appartient à un des administrateurs représentant l'Etat, qui est nommé pour six ans, par décret en Conseil des Ministres. Le Conseil d'administration procède à l'élection, pour la même durée, de deux vice-présidents, pris, l'un parmi les membres représentant l'Etat, l'autre parmi les membres nommés par les Conseils des compagnies jusqu'en 1955, ou élus par les actionnaires à partir de 1956. A titre transitoire, les deux premiers vice-présidents ont été

désignés par décret, l'un d'eux étant proposé par les Conseils des compagnies.

Etant donné le rôle restreint laissé à l'Assemblée générale, c'est au Conseil d'administration qu'appartient en majeure partie la gestion du réseau français.

Comité de direction. — Le Conseil d'administration délègue tout ou partie de ses pouvoirs à un Comité de direction, qui se réunit aussi souvent que l'exigent les nécessités du service et dont les membres peuvent se consacrer entièrement à l'administration de la Société.

Jusqu'au 31 décembre 1955, ce Comité se compose du président du Conseil d'administration, président, des deux vice-présidents et de huit membres nommés par décret, quatre parmi les administrateurs autres que ceux représentant les compagnies et le personnel, quatre parmi les administrateurs représentant les compagnies, sur présentation des conseils de celles-ci.

A partir du 1^{er} janvier 1956, les quatre membres désignés par les conseils des compagnies seront remplacés par deux membres représentants les actionnaires.

Direction générale. — L'administration de la Société est confiée à un Directeur général, assisté d'un Directeur général adjoint et d'un Secrétaire général.

Ces trois fonctionnaires sont nommés par le Président du Conseil d'administration, sur la proposition de ce Conseil, et sous réserve de l'acceptation du Ministre des Travaux Publics. A titre transitoire, les premières nominations ont été faites par décret.

Le Président du Conseil d'administration est chargé, également, de la désignation des directeurs et principaux chefs de services, sur proposition du Directeur général, et après avis du Comité de direction. La nomination et la promotion de l'ensemble du personnel appartient au Directeur général.

b) *Le personnel.*

La création de la Société nationale supposait, naturellement, le transfert à celle-ci du personnel en activité de service dans les différents réseaux. Le décret du 31 août 1937 prévoyait, d'autre part, le détachement de fonctionnaires auprès des services de la Société. Il importait, enfin, de régler ses obligations à l'égard des agents retraités, et la procédure à suivre en cas de conflit collectif du travail.

Diverses catégories de personnel. — Tous les agents des grands réseaux, en activité de service au 31 décembre 1937, ont été incorporés, à partir du 1^{er} janvier 1938, dans les cadres du personnel de la Société nationale, avec la même échelle, le même échelon et la même ancienneté que ceux dont ils jouissaient sur leurs réseaux respectifs. Les compagnies ont d'ailleurs demandé à la Société nationale de détacher auprès d'elles le personnel nécessaire au fonctionnement de leurs services subsistants, notamment celui des emprunts, moyennant le remboursement des dépenses de ce personnel.

Les fonctionnaires appartenant aux administrations publiques, détachés dans les différents services de la Société nationale, bénéficient des règles applicables aux fonctionnaires détachés auprès des collectivités et établissements publics (article 33 de la loi du 31 décembre 1913, article 15 de la loi du 14 avril 1924, décret-loi du 30 juin 1934), c'est-à-dire que, dans leur nouvelle situation, ils conservent leur droit à avancement dans leur administration d'origine.

Agents retraités. — La Société nationale a pris possession, à dater du 1^{er} janvier 1938, des caisses de retraites et des caisses de pensions accidents des grands réseaux. Les avoirs de celles-ci sont affectés à un fonds de réserve unique pour les pensions de retraites, et à un fonds de réserve unique pour les pensions accidents. Chaque année, la Société nationale fait figurer, dans ses dépenses d'exploitation, le montant des

sommes nécessaires pour alimenter le compte spécial des retraites.

Quant aux Caisses de prévoyance des Compagnies de l'Est, du P.-O. et du Midi, elles subsistent, pour le versement des rentes aux agents affiliés au 31 décembre 1937 ; la Société nationale se substituant aux dites compagnies dans leurs relations avec ces caisses.

Conflits collectifs de travail. — Sous le régime de la Convention de 1921, les conflits d'ordre collectif devaient être soumis à un tribunal arbitral, composé de deux membres désignés par les représentants des réseaux au Conseil supérieur des chemins de fer, de deux membres nommés par les représentants du personnel à ce Conseil et d'un cinquième arbitre désigné par le Conseil lui-même.

Avec la disparition du Conseil supérieur, une nouvelles procédure devait être instituée. Les contestations d'ordre collectif s'élevant entre la Société nationale et son personnel sont dorénavant réglées suivant la procédure prévue par la convention collective. Si un accord n'intervient pas, le litige est soumis à un tribunal arbitral composé de deux membres désignés par la Société nationale, de deux membres désignés par l'organisation syndicale la plus représentative et d'un membre élu par les quatre précédents, ou, à défaut d'accord, par le Ministre des Travaux Publics.

c) *Commissariat du Gouvernement.*

C'est le Directeur général des chemins de fer et des transports qui joue le rôle de Commissaire du Gouvernement auprès du Conseil d'administration et du Comité de direction. Le Commissaire adjoint est le Chef de la mission de contrôle financier des chemins de fer. Il existe, enfin, des commissaires suppléants et un secrétariat.

Le Commissaire du Gouvernement peut demander l'inscription à l'ordre du jour des questions dont il juge l'examen nécessaire, et la réunion, s'il y a lieu, du Conseil ou du Comité.

II. — RÉGIME FINANCIER.

Le régime financier de la Société nationale des chemins de fer consacre, comme l'avait fait en principe la Convention de 1921, la règle de l'équilibre budgétaire des dépenses et des recettes par le jeu des tarifs. Il constitue, en outre, une transition entre l'ancien régime et celui de la nationalisation qui deviendra définitif en 1983.

Nous nous proposons d'examiner, d'abord, les charges sociales du nouvel organisme et d'étudier ensuite comment il fonctionne.

1) Charges sociales.

Les charges sociales de la Société nationale consistent dans les versements qu'elle fait à l'Etat et aux compagnies et dans l'attribution de primes d'exploitation.

a) *Versements de la Société nationale à l'Etat.*

Etant donné que la totalité du réseau ferré doit faire retour à l'Etat à la dissolution de la Société nationale, en 1982, les actions B attribuées à l'Etat ne sont pas amortissables. Mais elles comportent, ainsi que nous l'avons vu, un intérêt de 6 %, payé le 31 décembre de chaque année. L'Etat reçoit donc, annuellement, de la Société nationale, une somme de 43.424.000 francs.

b) *Rémunération des Compagnies.*

La Société nationale verse annuellement, à chacune des compagnies :

— L'intérêt et l'amortissement des actions A détenues par elle, ce qui correspond à l'indemnité de rachat qu'aux termes des conventions antérieures l'Etat aurait dû lui payer en capital ;

— Les sommes nécessaires au service de son propre capital actions et de ses emprunts, service qui était garanti par l'Etat et qui correspond à l'annuité de rachat, également prévue par les contrats antérieurs.

Intérêts et amortissement des actions A. — Comme nous l'avons vu précédemment, les actions A font l'objet d'un amortissement qui doit être entièrement terminé le 31 décembre 1982, et donnent droit à un intérêt fixe de 6 %, sans aucun dividende.

L'annuité ainsi versée aux Compagnies représente l'indemnité de rachat que l'Etat aurait dû leur payer, à raison de la reprise du matériel roulant, des approvisionnements et des travaux complémentaires.

Les actions A, comme les actions J, sont bloquées au nom des compagnies, jusqu'au 31 décembre 1955. Le produit des intérêts et de l'amortissement est porté à un compte spécial, géré par elles sous le contrôle de la Commission des comptes de la Société nationale.

Au 31 décembre 1955, les actions doivent être réparties entre les actionnaires, qui succèdent aux compagnies quant aux droits qui en résultent. En principe, aucune répartition du produit des actions bloquées ne peut avoir lieu avant cette date. Cependant, la Convention prévoit que, lorsque l'équilibre budgétaire de la Société, compte non tenu des charges des emprunts émis pour couvrir les insuffisances antérieures à 1938, aura été réalisé, un cinquième des produits précédents pourra être distribué. Comme cet équilibre devait être obtenu dès 1938, c'est donc que, normalement, 20 % du produit des intérêts et de l'amortissement sont susceptibles d'être répartis entre les actionnaires.

Une des raisons qui a conduit à écarter une répartition immédiate des actions réside dans le souci de sauvegarder le crédit des compagnies par cette mise en réserve de la majeure partie de leur actif. La Société nationale a, en effet, besoin du concours des compagnies pour effectuer des em-

prunts. A cet effet, celles-ci doivent lui prêter le concours de leur crédit jusqu'en 1943.

Pendant la période où les actions A sont bloquées, leurs produits sont exonérés de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers et de la taxe annuelle sur les bénéfices non distribués.

Service du capital actions et des emprunts. — La Société nationale verse annuellement aux compagnies, par moitié, le 30 juin et le 31 décembre, les sommes nécessaires pour payer l'intérêt de leurs actions, et le 31 décembre les sommes nécessaires au remboursement du capital, selon les modalités prévues par les statuts et les tableaux d'amortissement contractuels. Elle verse, en outre, jusqu'aux dates d'expiration des concessions, le dividende minimum garanti par l'Etat en exécution des Conventions de 1883.

Ces redevances annuelles correspondent à l'annuité de rachat qui aurait incombé à l'Etat. Mises à la charge de la Société nationale, elles constituent la contre-partie de la prorogation des concessions à son profit. La charge qui en résulte est d'environ 140 millions par an.

Ces sommes sont exonérées de l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières et de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux. Elles sont évidemment, de même que les produits du domaine privé, susceptibles d'être réparties entre les actionnaires, sans délai et dans leur totalité.

Pour le service des emprunts antérieurs ou nouveaux, contractés par chaque compagnie et par le réseau de l'Etat, les compagnies ou le Trésor, pour les titres de l'administration des chemins de fer de l'Etat, reçoivent les sommes nécessaires de la Société nationale à la veille de chaque échéance.

c) Primes d'exploitation.

Les rémunérations, ainsi déterminées, de l'Etat et des compagnies présentent un caractère de fixité ; elles sont complè-

tement indépendantes des résultats de l'exploitation. Les préparateurs de la Convention du 31 août 1937 ont donc estimé nécessaire d'intéresser les associés à une bonne gestion par l'attribution de primes. Mais, en définitive, le système qui a été adopté à cet égard présente un caractère particulier. Les primes d'exploitation ne sont pas allouées, comme les primes de gestion de la Convention de 1921, aux actionnaires et au personnel, mais au personnel seulement, qu'il s'agisse des administrateurs représentant le capital, ou des exploitants proprement dits.

On pourrait classer ces primes, attribuées aux administrateurs et au personnel, dans les dépenses d'exploitation. Elles constituent, cependant, des charges sociales de la Société, puisqu'on peut les assimiler à une rémunération des associés.

La prime allouée au personnel autre que le personnel dirigeant est égale au 50/1.000^e de la différence entre le total des recettes de l'exercice augmentées de l'impôt sur les transports et les 90/100^e du montant des dépenses d'exploitation. Elle ne peut dépasser 6/1.000^e des recettes augmentées de l'impôt. Pour la période 1938-1942, au cours de laquelle les charges des emprunts, dont il n'est pas tenu compte primitivement pour la réalisation de l'équilibre financier, sont peu à peu assurées par la Société, les coefficients précédents varient de 40/1.000^e à 50/1.000^e pour les recettes et de 95/100^e à 90/100^e pour les dépenses.

Quant à la prime allouée aux membres du Conseil d'administration, aux membres du Comité de direction et au personnel dirigeant, elle est égale aux 15/100^e de la précédente. La Convention ne précise pas ce qu'il faut entendre par personnel dirigeant. On peut, sans doute, considérer comme tels les 980 agents supérieurs des anciens réseaux : directeurs, sous-directeurs, secrétaires généraux, ingénieurs, chefs d'arrondissement, etc..., dont un assez petit nombre a été supprimé.

2) Mécanisme financier.

La gestion de la Société nationale comporte, comme celle de toute entreprise industrielle, un compte d'exploitation et un compte d'établissement. Nous allons donc étudier d'une part le compte d'exploitation et l'équilibre des recettes et des dépenses, d'autre part le compte d'établissement et le régime des emprunts.

Nous examinerons ensuite les règles concernant la trésorerie et le contrôle.

a) *Le compte d'exploitation.*

L'équilibre des recettes et des dépenses.

L'équilibre financier de la Société nationale doit être obligatoirement assuré chaque année, soit par le jeu des tarifs, soit, si l'Etat juge des rajustements tarifaires impossibles, par des subventions, à fonds perdus, imputables au budget de l'Etat.

Le principe de l'automatisme des tarifs posé par la Convention de 1921, qui n'avait pas été appliqué, a donc dans le nouveau système perdu sa rigidité.

Une autre différence entre les deux régimes réside dans le fait que les augmentations de tarifs, proposées par la Société nationale pour assurer l'équilibre, entrent automatiquement en vigueur, si le Parlement ne vote pas les subventions nécessaires. Quant à ces avances du Trésor, elles ne peuvent intervenir que d'une façon temporaire, étant donné que, si elles ne sont pas remboursées dans un certain délai, elles deviennent des subventions à fonds perdus.

Deux périodes sont à distinguer dans le mécanisme de l'équilibre : une période transitoire, qui s'étend de 1938 à 1942 inclusivement, et une période définitive, qui va de 1943 à 1982 inclusivement.

La période transitoire. — Pendant les cinq années 1938 à

1942, les charges des emprunts relatifs aux dépenses antérieures au 1^{er} janvier 1938 sont couvertes, en totalité ou partiellement, par des avances remboursables du Trésor. Il est fait entièrement abstraction de ces charges, dans l'établissement du budget de la Société nationale, pour la première année. Par la suite, l'Etat ne prend en charge qu'une partie de moins en moins importante des annuités en cause, jusqu'à ce qu'elles soient entièrement supportées par la Société nationale à partir de l'exercice 1943. Le montant des avances du Trésor doit atteindre, pour les cinq années, une dizaine de milliards environ. Celles-ci ne portent pas intérêt. Elles sont remboursables ; mais risquent en réalité de se transformer en subvention à fonds perdus.

Avant le 1^{er} novembre de chaque année, le Conseil d'administration dresse le budget de la Société pour l'exercice suivant. Les ressources doivent être égales aux charges annuelles.

Les dépenses et charges annuelles comprennent les dépenses d'exploitation et les charges financières.

En ce qui concerne les dépenses d'exploitation, le nouveau régime présente deux différences importantes avec celui de 1921. Tout d'abord, les dépenses de travaux complémentaires d'un montant inférieur à 200.000 francs, qui figuraient au compte d'établissement et étaient ainsi couvertes par l'emprunt, sont incorporées dorénavant dans les dépenses d'exploitation. En second lieu, l'amortissement du matériel et des installations, qui se faisait auparavant au moment de la réforme ou de la suppression de celles-ci, est effectué désormais d'une façon progressive par l'intermédiaire d'un fonds de renouvellement, créé par la Convention. Le prélèvement effectué sur le compte d'exploitation, à l'occasion de ces dépenses, a lieu au moment de l'acquisition et non plus au moment de la réforme.

Les charges financières comprennent, en premier lieu, les charges sociales étudiées précédemment ; c'est-à-dire les charges du capital social, les redevances dues aux compagnies et les primes d'exploitation.

Elles comportent, en outre, le service des emprunts émis par la Société nationale elle-même ou par les anciens réseaux, et pour ces derniers, qu'il s'agisse des emprunts gérés par la Société ou par les réseaux, Rentrent encore dans les charges financières le remboursement au Trésor des avances consenties par lui au cours de l'exercice précédent.

Si des économies apportées dans les dépenses ne permettent pas d'obtenir l'équilibre, le Conseil d'administration doit proposer, avant le 1^{er} novembre, des aménagements ou des relèvements de tarifs. Ces propositions sont soumises au Conseil supérieur des transports ; elles deviennent exécutoires, de plein droit, si le Ministre des Travaux Publics, sur avis conforme du Ministre des Finances, n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois, à partir du jour où le Conseil administratif a proposé la mesure.

S'il y a opposition, le Gouvernement doit, obligatoirement, demander au Parlement le vote de crédits correspondants. Si ceux-ci ne sont pas votés dans un délai de deux mois, à compter du jour des propositions, les mesures tarifaires envisagées entrent immédiatement en vigueur.

Le Conseil d'administration est tenu, si la situation budgétaire vient à se modifier au cours de l'exercice, de proposer dans les mêmes conditions que précédemment les aménagements ou les relèvements de tarifs nécessaires. Cette éventualité se produit si les dépenses d'exploitation subissent une augmentation de plus de 5 %, ou bien dans le cas d'une diminution équivalente des recettes et, d'une manière générale, si l'évolution des dépenses et des recettes est telle que l'équilibre peut être compromis.

Il est prévu enfin, par la Convention, que le Ministre des Travaux Publics, en accord avec le Ministre des Finances, peut demander à la Société nationale d'abaisser ses tarifs, à condition de saisir immédiatement le Parlement d'une demande de crédits correspondants à la perte des recettes résultant de cette diminution. Cette dernière ne pourrait d'ailleurs avoir lieu qu'après le vote des crédits.

Le rapprochement des dépenses et des recettes fait apparaître, chaque année, par rapport aux prévisions, soit un excédent, soit un déficit. Au cas où il existe un excédent, celui-ci est affecté, à raison de 80 % au plus, au remboursement des avances spéciales consenties par le Trésor pour le service de 1938 à 1942, des emprunts couvrant les dépenses antérieures à 1938. Le complément est versé au fonds de renouvellement des installations et du matériel, à condition que les amortissements réalisés par la Société durant l'année n'excède pas 3 % du capital d'établissement au 31 décembre de la même année. Au cas où cette limite serait dépassée, le surplus doit être affecté à la constitution d'un fonds de réserve, jusqu'à ce que ce fonds ait atteint 10 % du montant des recettes d'exploitation de l'exercice. Dans le cas, improbable, où il existerait encore un reliquat, celui-ci serait affecté à l'apurement des avances faites au fonds commun de la Convention de 1921, et non représentées par les actions d'apport attribuées à l'Etat ¹.

En cas de déficit, l'insuffisance est couverte, d'abord par un prélèvement sur le fonds de réserve, ensuite par des avances directes, en capital, du Trésor, versées par fractions entre le 1^{er} janvier et le 30 juin de l'exercice suivant.

Ces avances sont versées en capital ; l'Etat ne peut plus, comme auparavant, demander aux réseaux d'émettre pour son compte des emprunts destinés à procurer les fonds nécessaires. Elles doivent en outre, dans la mesure où elles dépassent le montant des charges n'intervenant pas encore dans l'équilibre financier, être obligatoirement remboursées avant le 31 décembre de l'année suivante. Elles rapportent un intérêt supérieur de 1 % au taux d'escompte de la Banque de France. Si elles ne sont pas remboursées dans le délai voulu, l'Etat verse lui-même la somme nécessaire, à titre définitif.

En définitive, dans le nouveau régime, il est devenu impos-

1. La Convention n'a pas chiffré le montant de cette catégorie d'avances. Cela est à vrai dire sans importance, car il est peu probable que ces remboursements puissent se produire.

sible de couvrir par l'emprunt des charges normales d'exploitation.

Il faut faire évidemment une place à part, durant la période transitoire, aux sommes avancées par le Trésor, au titre des charges des emprunts couvrant les dépenses antérieures à 1938. Ces sommes ne rapportent pas d'intérêt et ne sont pas remboursables dans un délai déterminé.

La période définitive. — La période définitive commence le 1^{er} janvier 1943 et dure jusqu'à la date d'expiration de la Société nationale. Elle diffère de la précédente par le fait que la Société nationale doit réaliser l'équilibre intégral des dépenses et des recettes.

Les charges des emprunts relatifs aux dépenses antérieures au 1^{er} janvier 1938 ne sont plus couvertes, en totalité ou partiellement, par des avances du Trésor. Elles sont entièrement supportées par la Société nationale, comme celles des emprunts à émettre pour couvrir les dépenses ultérieures.

b) *Le compte d'établissement.*

Les dépenses d'établissement consistent, d'une part, dans les dépenses de lignes nouvelles, et, d'autre part, dans les dépenses complémentaires de premier établissement, c'est-à-dire celles du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage, et les dépenses rattachées (approvisionnements, participations, etc.).

En ce qui concerne les travaux de lignes nouvelles, seront seuls poursuivis ceux qui étaient déjà entrepris le 31 août 1937. Les dépenses correspondantes sont partagées, comme sous le régime de la Convention de 1921, entre les chemins de fer et l'Etat, c'est-à-dire dans la proportion de quatre cinquièmes pour l'Etat et de un cinquième pour la Société nationale, en ce qui concerne les lignes concédées en vertu de la Convention de 1921. Les modalités de participation de l'Etat et de la Société, pour la construction de toute autre

ligne ou section de ligne, doit faire l'objet d'une convention spéciale entre l'Etat et la Société.

Quant aux dépenses de travaux complémentaires, elles sont intégralement à la charge de la Société, comme elles étaient auparavant à la charge des réseaux. Ainsi que nous l'avons vu précédemment, seules les dépenses d'un montant supérieur à 200.000 francs figurent au compte d'établissement ; les autres sont considérées comme des dépenses d'exploitation.

Les *ressources extraordinaires* destinées à faire face aux dépenses d'établissement sont les ressources du fonds de renouvellement des installations et du matériel et les ressources d'emprunts.

Il faut noter, à cet égard, que la Convention du 31 août, si elle précise que les dépenses complémentaires de premier établissement seront couvertes de cette façon, n'indique pas par quels moyens doivent être assumées les dépenses de lignes nouvelles. Mais, comme elle parle des emprunts à émettre en vertu de l'article 43 relatif à la construction de ces lignes, c'est que les règles posées à propos de la couverture des dépenses de travaux complémentaires par l'emprunt s'appliquent également aux dépenses de lignes nouvelles.

Les ressources provenant du fonds de renouvellement. — La Convention du 31 août 1937 a institué, dans les écritures de la Société nationale, un fonds de renouvellement des installations et du matériel. Ce fonds est alimenté par une dotation annuelle égale à 20 % de la différence, supposée positive, entre le coût des installations ou acquisitions nouvelles et la valeur initiale de celles qui sont réformées. A cette dotation s'ajoute, à titre éventuel, une fraction de l'excédent annuel des recettes sur les dépenses et les charges.

Il appartient au Conseil d'administration de la Société nationale de décider dans quelles proportions il doit être fait appel aux ressources du fonds de renouvellement ou aux ressources d'emprunts.

Lorsque le Conseil a décidé de faire face à des dépenses

d'installation ou d'acquisition de matériel par un prélèvement sur le fonds de renouvellement, ce prélèvement n'est égal qu'aux quatre cinquièmes de la dépense, étant donné que le compte d'exploitation doit y participer pour un cinquième. Le fonds de renouvellement, malgré son nom, peut servir à réaliser, non seulement le remplacement du matériel ancien, mais aussi celui du matériel ou d'installations entièrement nouvelles.

Les ressources d'emprunts. — En réalité, il est certain que les emprunts continueront à constituer la ressource essentielle du compte d'établissement. Les emprunts nouveaux sont des obligations ou des bons émis, pendant la période transitoire, par la Société nationale et par les cinq compagnies, et, à partir du 1^{er} janvier 1943, par la Société nationale seule.

c) *Le régime des emprunts.*

Deux catégories d'emprunts sont à considérer : les emprunts contractés par les grands réseaux au 1^{er} janvier 1938, et les emprunts nouveaux émis postérieurement à cette date.

Emprunts contractés par les grands réseaux avant le 1^{er} janvier 1938 — En ce qui concerne les emprunts des Compagnies, celles-ci en assurent la gestion et le service, jusqu'à l'expiration de leurs concessions. Cependant, après le 1^{er} janvier 1943, et après un préavis d'un an, la Société nationale peut reprendre, à son compte, cette gestion et ce service.

Quant au service et à la gestion des emprunts du réseau d'Alsace et de Lorraine, c'est à la Société nationale qu'ils appartiennent dès le 1^{er} janvier 1938. Le service des emprunts du réseau de l'Etat est assuré directement par le Trésor.

Emprunts émis à partir du 1^{er} janvier 1938. — Les nouveaux emprunts sont émis sous la forme d'obligations ou de

bons, dont les types sont fixés par arrêté du Ministre des Finances.

Pendant la période transitoire, les emprunts peuvent être émis, soit par la Société nationale elle-même, soit par les cinq compagnies et les deux réseaux d'Etat.

La Société nationale peut procéder à l'émission de bons et d'obligations, pour la couverture des dépenses d'établissement, dans la mesure où celle-ci ne peut être assurée par les ressources du fonds de renouvellement.

Les Compagnies et les administrations des deux réseaux d'Etat ont la possibilité d'émettre les emprunts nécessaires à la couverture des dépenses d'établissements effectuées avant le 1^{er} janvier 1938, et non encore couvertes. Le Ministre des Finances peut, également, leur demander d'emprunter pour faire face aux insuffisances d'exploitation antérieures à cette date et non encore couvertes, et pour assurer le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts émis par elles.

Le Ministre des Finances a, enfin, la faculté de demander aux compagnies (et non aux réseaux d'Etat), jusqu'au 1^{er} janvier 1943, d'émettre des emprunts pour faire face, en totalité ou en partie, aux dépenses d'établissement. Cette mesure a pour but de ménager le crédit de la nouvelle Société et de la faire participer à l'excellent crédit des anciennes compagnies.

Pendant la période définitive, c'est-à-dire à partir du 1^{er} janvier 1943, les compagnies cessent d'émettre des emprunts, et cette initiative revient uniquement à la Société nationale.

Les emprunts émis postérieurement au 1^{er} janvier 1938 doivent être amortis dans un délai de soixante ans. Ils bénéficient de la garantie de l'Etat et font partie des valeurs admises pour les emplois ou remplois de fonds en titres garantis par l'Etat.

d) *La trésorerie et la comptabilité.*

La trésorerie. — La Société nationale fait face elle-même aux besoins de sa trésorerie, grâce à ses espèces en caisse, et, s'il y a lieu par des emprunts à court terme ; mais elle peut également obtenir, avec l'autorisation du Ministre des Finances, des avances du Trésor.

Rappelons, en ce qui concerne les espèces en caisse, que la Société a pris possession, le 1^{er} janvier 1938, de tous les fonds libres des grands réseaux, exception faite des arriérés dus sur les coupons échus.

Quant aux emprunts de trésorerie contractés au cours de l'exercice, ils sont amortis à la fin de celui-ci, étant donné que le déficit qui apparaît à ce moment est couvert par une avance de l'Etat. Ces emprunts sont donc de simples moyens de trésorerie : effets à court terme, crédits en banque, etc.

Les avances du Trésor au titre de la trésorerie sont *facultatives*, contrairement aux autres (subventions à fonds perdus, avances destinées à faire face aux charges des emprunts couvrant les dépenses antérieures à 1938, avances destinées à couvrir le déficit d'exploitation) qui sont obligatoires pour l'Etat. C'est le Ministre des Finances qui les autorise, au cours de l'exercice. Elles sont limitées, chaque année, à un certain chiffre fixé par la loi de finances. Elles sont productives d'intérêt au même taux que les avances normales, c'est-à-dire au taux d'escompte de la Banque de France majoré de 1 %. Elles doivent être remboursées avant la fin de l'année. Celles qui ne le sont pas dans ce délai sont confondues avec les avances normales que le Trésor consent à ce moment à la Société nationale et qui, ainsi que nous l'avons vu, sont elles-mêmes remboursables avant l'expiration de l'année suivante.

La comptabilité. — La comptabilité est tenue d'après les principes de la comptabilité industrielle, c'est-à-dire qu'elle comporte un compte d'exploitation, un compte d'établis-

ment, qu'il est créé un fonds d'amortissement et que l'institution d'un fonds de réserve est envisagée. Les règles comptables appliquées par les grands réseaux restent en vigueur. Cependant, certaines dérogations y sont apportées, en ce qui concerne, notamment, les dépenses de travaux complémentaires d'un montant unitaire inférieur à 200.000 francs, qui sont transférées au compte d'exploitation.

e) *Le Contrôle.*

Les Ministres des Finances et des Travaux Publics ont conservé, à l'égard de la Société nationale, les pouvoirs de contrôle qu'ils possédaient sur les grands réseaux.

Avant le 1^{er} novembre de chaque année, la Société doit soumettre aux Ministres des Finances et des Travaux Publics son projet de budget pour l'exercice suivant. Le chiffre des emprunts destinés à couvrir les dépenses d'établissement est fixé par le Ministre des Finances, et tous les programmes de travaux sont soumis à approbation.

Les Ministres des Finances et des Travaux Publics doivent pouvoir suivre, au cours de l'exercice, l'évolution des dépenses et des recettes de la Société.

En ce qui concerne les comptes, ils sont d'abord examinés par une Commission des comptes. Après délibération de l'Assemblée générale, ils sont transmis aux Ministres des Finances et des Travaux Publics, examinés par la Commission de vérification des comptes et réglés par arrêté ministériel.

Pour le contrôle des marchés, la Commission des marchés, créée par l'Avenant du 6 juillet 1933, conserve ses pouvoirs pour les marchés dont le montant unitaire dépasse 200.000 francs, ainsi que pour les traités comportant des redevances annuelles supérieures à 20.000 francs et en nombre tel que leur produit dépasse 200.000 francs.

CHAPITRE III

LE RÉGIME TRANSITOIRE DES GRANDS RÉSEAUX D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Si la réforme du 31 août 1937 a confié l'exploitation du réseau ferré à la Société nationale des chemins de fer, elle n'a pas fait disparaître les compagnies, ni les réseaux d'Etat, qui continuent à subsister, en tant que sociétés commerciales.

I. — LES COMPAGNIES

Les cinq compagnies restent titulaires de leurs concessions jusqu'aux dates d'expiration normale de celles-ci ; mais elles cessent d'en assurer l'exploitation. Elles ne sont plus que des sociétés commerciales, avec leurs conseils d'administration et leurs assemblées générales ; et leur activité est limitée, essentiellement, à l'administration de leur domaine privé, ainsi qu'à la gestion des droits des actionnaires et obligataires.

Elles doivent disparaître aux dates suivantes :

- P.-O. 31 décembre 1956 ;
- P.-L.-M. 31 décembre 1958 ;
- Midi 31 décembre 1960.

Quant aux Compagnies du Nord et de l'Est, dont les concessions venaient à expiration avant le 31 décembre 1955, elles sont prorogées jusqu'à cette date, pour permettre l'application des dispositions concernant le blocage des « actions A ».

Tous les biens meubles et immeubles des compagnies, à

l'exception de ceux du domaine privé, on été apportés par elles à la Société nationale le 1^{er} janvier 1938 ; et, à la même date, leur personnel a été incorporé dans les cadres de la Société.

Un certain nombre de leurs services financiers est maintenu, ainsi que nous l'avons vu précédemment. Elles gèrent leurs domaines privés respectifs et en effectueront le partage entre les actionnaires avant leur disparition. Elles assurent, d'autre part, pour le compte de la Société nationale, le service et l'amortissement du capital actions et des emprunts. Nous avons signalé précédemment, à ce propos, que la Société avait la faculté, à partir du 1^{er} janvier 1943, d'effectuer elle-même le service et l'amortissement des emprunts.

Notons de nouveau que les compagnies peuvent continuer à émettre des emprunts postérieurement au 1^{er} janvier 1938, soit pour leur propre compte, soit pour le compte de l'Etat, soit pour celui de la Société nationale.

Devenues actionnaires de la Société, elles reçoivent de celle-ci le produit des actions qui leur a été attribué. Elles font partie de l'Assemblée générale et désignent un des deux vice-présidents de la Société et douze membres du Conseil d'administration.

Cessant d'être actionnaires le 31 décembre 1955, elles répartissent à cette date, entre leurs actionnaires respectifs, les actions A et J qui étaient bloquées à leur nom et le produit des actions A (intérêts et amortissements) également bloqué dans un compte spécial, à l'exception des sommes distribuées avec l'autorisation du Ministre des Finances.

Les droits des actionnaires et des obligataires.

Comme antérieurement, les actionnaires ont droit à l'intérêt, à l'amortissement et au dividende réservé. Ils peuvent recevoir, en outre, chaque année le cinquième des sommes versées au titre de l'intérêt et de l'amortissement des

actions A et le produit du placement des sommes précédentes qui ne sont pas distribuées.

Les compagnies conservent la propriété et la libre disposition de leur domaine privé, à l'exception des biens que la Société nationale estime nécessaires à l'exercice de son activité. Ces biens, ainsi que l'indemnité due par la Société à propos de leur transfert, sont déterminés par une Commission arbitrale. La Société nationale prend, d'autre part, en location les immeubles appartenant aux compagnies et utilisés par des services ou occupés par du personnel.

L'accord du 31 août 1937 suppose, enfin, la renonciation des compagnies à l'indemnité de reprise ou de rachat et, d'autre part, celle de l'Etat à ses créances de garantie à l'égard des réseaux du P.-O. et du Midi.

Quant aux obligataires, rappelons que c'est la Société nationale qui prend à sa charge les emprunts émis par les compagnies, et que celles-ci en assurent le service jusqu'à l'expiration de leurs concessions.

II. — LES RÉSEAUX D'ETAT ET LES SYNDICATS DE PETITE ET DE GRANDE CEINTURE

Les administrations des réseaux d'Etat doivent être supprimées à la fin de la période durant laquelle des opérations d'émission peuvent leur être demandées, c'est-à-dire au plus tard le 31 décembre 1942.

Quant aux Syndicats de petite et de grande Ceinture, ils ont été dissous le 31 décembre 1937.

Rappelons brièvement que c'est le Trésor qui assure, comme auparavant, la gestion des emprunts émis par le réseau de l'Etat ; et la Société nationale la gestion des emprunts contractés par le réseau de l'Alsace et de Lorraine. Rappelons enfin que les émissions d'emprunts que peuvent faire les administrations des réseaux d'Etat se rapportent, uniquement, à la couverture de dépenses d'établissement effectuées avant le 31 décembre 1937 et non encore couvertes à cette

date, à la couverture des insuffisances d'exploitation antérieures au 1^{er} janvier 1938 et au remboursement, à la consolidation ou à la conversion de leurs emprunts, à l'exclusion de la couverture de leurs insuffisances d'exploitation postérieures au 1^{er} janvier 1938.

Le rôle laissé aux administrations des réseaux d'Etat, au cours des quelques années durant lesquelles elles continuent à subsister, est donc assez minime, comparé à celui des compagnies concessionnaires.

On estime à 25 milliards le montant des emprunts que ces dernières pourront être amenées à émettre, pendant la période transitoire, pour le compte de la Société nationale.

CHAPITRE IV

OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE NOUVEAU RÉGIME DES CHEMINS DE FER

Tels sont les traits principaux du nouveau régime ferroviaire, institué par la Convention du 31 août 1937. Au régime des concessions, en vigueur en France depuis les débuts des chemins de fer, a été substitué un système étatiste assez voisin de la nationalisation. Ainsi disparaît une institution caractéristique de l'histoire économique de notre pays.

Si les compagnies n'ont pas été expropriées, si les actionnaires ne sont pas exclus du Conseil d'administration de la Société nationale et si l'Etat n'assure pas encore directement la gestion du réseau ferré, il n'en est pas moins vrai que les chemins de fer français sont devenus, en quelque sorte, une administration d'Etat. La nouvelle Convention a été discutée avec les compagnies, elle traduit également l'effort d'un gouvernement qui a essayé d'arrêter l'aggravation de la situation économique et financière du pays, résultat des doctrines politiques mises en pratique en juin 1936 ; mais elle reste néanmoins une concession faite à des conceptions politiques qui se sont avérées impuissantes ou nuisibles dans leur application. Malgré la modération dont a fait preuve, en la circonstance, le Président du Conseil d'alors, M. Chautemps, ainsi que ses collègues, la semi-nationalisation des chemins de fer est une satisfaction donnée à des éléments extrémistes et à des formations électorales.

Il est impossible de penser que l'étatisme apporte la solution convenable au problème financier redoutable du déficit

d'exploitation des chemins de fer. Les questions précises qui se posent à propos du rétablissement de l'équilibre financier ne peuvent être résolues simplement par la main-mise de l'Etat sur une industrie qui avait atteint, par ailleurs, un degré de perfection technique pouvant être donné, sur certains points, en exemple aux réseaux étrangers.

Certes, la situation des réseaux était telle qu'une réforme profonde s'imposait qui, étant donné l'importance des avances consenties par le Trésor, ne pouvait être réalisée sans une participation étroite de la puissance publique. Il ne faut pas oublier, cependant, à qui incombe la responsabilité de cette gestion déficitaire. Au début de l'exercice 1937, le montant des déficits cumulés du fonds commun depuis 1921 s'élevait à près de 32 milliards ; mais, pendant le même temps, l'Etat avait reçu des réseaux, sous forme d'impôts et de prestations, près de 30 milliards ! En refusant, d'autre part, les relèvements de tarifs, dans la mesure où il le fallait et quand il le fallait, pour des raisons électorales, en ne faisant rien, pour ces mêmes raisons, en vue d'une réalisation rapide de la coordination des transports par route et par fer, en exerçant un contrôle rigoureux et étroit incompatible avec les exigences d'une gestion commerciale, l'Etat avait rendu impossible toute exploitation rémunératrice.

Quant aux frais de personnel qui représentent près de 65 % des dépenses d'exploitation, ils ont été considérablement accrus par les lois sociales. L'application maladroite de la semaine de quarante heures dans les chemins de fer a exigé l'embauchage de 80.000 employés nouveaux. Comment les réseaux pouvaient-ils résister à de telles épreuves ?

L'abandon du régime des concessions ne traduit pas la condamnation d'une gestion libre, mais plutôt celle de l'interventionnisme excessif de la puissance publique. On s'est laissé aller au cours de ces dernières années à un engouement excessif pour les « nationalisations ». Ces expériences ont donné des résultats peu encourageants. On a voulu « nationaliser » la Banque de France et le crédit qu'elle distribue, mais il a

fallu revenir au bout d'un an à la saine politique traditionnelle. On a nationalisé les usines travaillant pour la défense nationale, mais on serait curieux de connaître les charges financières supplémentaires qui en résultent pour les finances publiques. On a parlé de nationaliser les Compagnies d'assurances, mais l'Etat prélève sur ces sociétés, sous forme d'impôts, des sommes qu'il ne parviendrait pas à encaisser à titre de bénéfices s'il se faisait lui-même assureur.

Nous souhaitons vivement que la Société nationale fonctionne au mieux de l'intérêt général, que la charge résultant pour les finances publiques de l'exploitation des chemins de fer soit enfin allégée ; mais nous ne pouvons considérer sans appréhension les difficultés devant lesquelles se trouvera le nouvel organisme. Après une gestion des réseaux presque continuellement déficitaire depuis la guerre, il est obligé de présenter un budget en équilibre ; c'est là une lourde tâche.

Il est donc nécessaire de réaliser des économies. On a prétendu que la fusion des sept réseaux en un réseau unique était en soi génératrice d'économies importantes. Cela n'est pas évident. Un certain nombre de services ont pu être supprimés, la méthode des achats en commun généralisée, l'unification du matériel sera progressivement réalisée, son utilisation sera meilleure, les écritures relatives à tout transfert de matériel d'un réseau à un autre ont disparu ; mais il est difficile d'empêcher des dépenses supplémentaires lorsqu'on unifie des règlements. L'unification est toujours faite au chiffre le plus élevé lorsqu'il s'agit de dépenses, de même au taux le plus bas quand il s'agit d'une recette. La réforme administrative résultant de la fusion ne peut donc apporter, à notre sens, aucun bénéfice important.

C'est un effort énergique dans la coordination des transports par fer et par route qui peut permettre une amélioration de l'équilibre budgétaire de la Société. Un relèvement sévère des charges supportées par les industries des transports par route a été effectué à cet égard, en 1938, afin que

la concurrence de la route ne profite pas des relèvements des tarifs ferroviaires.

Les services rendus, en vertu du cahier des charges, à titre gratuit ou à prix réduits, à l'administration des P. T. T., doivent être dans l'avenir payés au prix de revient, et même aux tarifs commerciaux, au cas où un accord n'interviendrait pas avant le 1^{er} janvier 1939.

Enfin, depuis le 1^{er} janvier 1938, la Société nationale a procédé à d'importantes majorations de tarifs. Les relèvements de tarifs décidés en juillet et août 1937 étaient d'environ 17,8 % pour les voyageurs et 24 % pour les marchandises. La seconde majoration, intervenue le 1^{er} janvier 1938, apporte un supplément de recettes de 28 %. Le relèvement total par rapport aux prix de 1936 est en moyenne de 55 %.

La dernière augmentation de janvier 1938 a été particulièrement dure, intervenant quelques mois à peine après la précédente. Il convient cependant de noter qu'à ce moment les tarifs français étaient inférieurs à ceux des pays étrangers et qu'ils le sont toujours aujourd'hui, malgré les majorations en question ¹.

Celles-ci n'en ont pas moins été sévères surtout par la brutalité avec laquelle elles ont été appliquées. Elles sont cependant, avec l'effort d'économies et la coordination complète entre le rail et la route, un des éléments indispensables de la politique de redressement que la Société nationale semble vouloir engager. Elles ont provoqué une augmentation importante des recettes. Ainsi, pour la période allant du 1^{er} janvier au 30 septembre 1938, les recettes sont en excédent de près de 2 milliards sur les chiffres de la période correspondante de 1937 (10.885.252.000 francs contre 8.952.011.000 francs).

1. Au début de 1937, donc avant les majorations, les tarifs basés sur le cours de la livre à cette époque étaient, pour les voyageurs, en moyenne de 15,3 centimes par kilomètre, contre 15 en Belgique, 21 en Italie, 21 à 24 en Angleterre suivant les réseaux, 30 en Suisse, 31 en Allemagne. Le prix de transport de la tonne de marchandises était de 35 centimes par kilomètre en France, contre 28 en Belgique, 34 en Italie, 49 en Allemagne, 45 à 62 en Angleterre, 71 en Suisse.

Actuellement le prix des transports en France est encore moins élevé qu'à

Notons à cet égard, et ceci n'est pas pour nous étonner, que la Société nationale, organisme semi-étatique, a reçu sans difficultés des pouvoirs publics l'autorisation de réaliser des majorations tarifaires particulièrement sévères et obtenu le remboursement annuel des services rendus à l'administration des P. T. T. Ces mesures étaient réclamées depuis longtemps par les grands réseaux ; mais les pouvoirs publics n'avaient pas donné suite à leurs demandes. Enfin, l'impôt sur les transports de voyageurs a été ramené de 12 à 2 %, le 30 juin 1938, après approbation du Ministre des Finances, afin que les tarifs ne soient pas à nouveau augmentés. Cette mesure a permis de résorber 400 millions de déficit. Les

l'étranger comme le montre le tableau comparatif suivant des tarifs appliqués en Europe au trafic voyageurs :

BILLETS SIMPLES pour 300 km. de parcours.			BILLETS d'aller et retour pour 300 km. de parcours simple.			BILLETS d'aller et retour de fin de semaine pour 300 km. de parcours simple.		BILLETS de groupe de 15 personnes. Prix par personne pour 300 km. de parcours simple	
1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
<i>France.</i>									
186	134	99	280	215	160	137	102	71,10	53,65
<i>Belgique.</i>									
252,15	173,45	99,65	504,30	348,85	199,25	260,15	149,45	112,75	64,75
<i>Italie.</i>									
278,40	188,15	111,35	556,80	376,30	222,70	376,30	222,70	132,50	78,70
<i>Suisse.</i>									
334,80	236,05	167,40	549,05	386,70	274,55	261,15	184,15	162,35	114,65
<i>Angleterre.</i>									
358,90	286,90	215,30	717,05	573,85	430,65	»	286,50	»	143,25
<i>Allemagne.</i>									
442,45	313,50	205,10	884,85	627	410,20	457,10	293	228,55	146,50
Ces prix ont été calculés sur la base du cours des changes à la Bourse de Paris du 23 août 1938.									
Il y a lieu de noter pour l'Allemagne qu'il existe dans ce pays 4 classes de voyageurs, telles que la 2 ^e classe correspond à la 1 ^{re} classe en France et ainsi de suite.									

Il faut cependant remarquer que, le taux de dépréciation du franc étant plus que proportionnel à la diminution de son pouvoir d'achat, ces comparaisons doivent être considérées comme assez arbitraires.

réseaux avaient été moins heureux quand ils demandaient l'allègement des charges fiscales qui leur étaient imposées. L'attitude de l'Etat, responsable pour une large part de l'aggravation de la crise ferroviaire, est donc, à l'égard de la Société nationale, bien différente de ce qu'elle était vis-à-vis des compagnies.

Quoi qu'il en soit, malgré les efforts accomplis, le petit équilibre, c'est-à-dire l'équilibre compte non tenu des charges des emprunts relatifs aux dépenses antérieures au 1^{er} janvier 1938, n'a pas été atteint en 1938, alors qu'on espérait le voir réalisé. Une partie seulement du déficit a pu être résorbée.

Les difficultés rencontrées par la Société nationale pour équilibrer son budget montrent que la réforme administrative ne constituait pas en elle-même le remède à la crise ferroviaire. Les efforts poursuivis sur le plan financier par la Société, avec l'aide et l'approbation de l'Etat, auraient pu l'être aussi bien par les grands réseaux si les pouvoirs publics avaient fait preuve à leur égard de la même compréhension.

VU

Le Doyen,

C. RIPERT

VU

Le Président de la thèse,

B. NOGARO

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

A. ROUSSY

BIBLIOGRAPHIE

Documents parlementaires.

- *Proposition de loi de M. Moch tendant à la déchéance des Compagnies de Chemins de fer (Documents parlementaires, Chambre, n° 5524) (14^e législature). 12 novembre 1931.*
- *Rapport de M. Moch sur sa proposition de loi (Documents parlementaires, Chambre, n° 6256, 28 janvier 1932).*
- *Proposition de loi de M. Moch tendant à la coordination générale des transports (Documents parlementaires, Chambre, n° 1885) (15^e législature).*
- *Rapports annuels sur le Budget des Chemins de fer, notamment les Rapports de M. Pomaret pour les Budgets des exercices 1937 et 1938 (Documents parlementaires, Chambre, n° 1295) (16^e législature) et n° 2681 (16^e législature).*

Documents officiels.

- *Statistique des Chemins de fer français d'intérêt général (Imprimerie nationale) publiée chaque année.*
- *Rapports aux assemblées d'actionnaires des Compagnies.*
- *Rapports des Conseils de Réseau du Réseau de l'Etat et de l'A.-L.*
- *Statistique internationale des Chemins de fer publiée chaque année par le Secrétariat de l'U. I. C. (rue de Prony).*
- *Rapport de M. Fournier sur la situation des chemins de fer (1930).*

- *Rapport sur l'évolution des Grands Réseaux de Chemins de fer en 1934*, par M. Henri Roy, Ministre des Travaux Publics (Ministère des Travaux Publics), Imprimerie nationale, 1935.
- *Rapport sur l'évolution des Grands Réseaux de Chemins de fer en 1935* (Ministère des Travaux Publics), Imprimerie nationale, 1936.
- *Conseil national économique. — Le problème des transports. — Rapport Jossé. — Conclusions Laroque. — I. L'Automobile et le Chemin de fer ; II. La navigation intérieure ; L'Aviation* (Imprimerie nationale, 1934).

Ouvrages divers et articles de revues.

- Richard BLOCH. — *Questions de chemins de fer. Etudes commerciales*. Librairie de l'Enseignement technique.
- COLSON. — *Transports et tarifs.*
 — *Les chemins de fer et le budget.*
 — *Cours d'économie politique.*
- Joseph GIRARD. — *Le régime des retraites des agents de chemins de fer* (Conférence faite au centre d'instruction des chemins de fer du Nord). Danel, Lille.
- R. GODFERNAUX. — *Les grands réseaux français depuis la guerre* (Extrait de la *Revue politique et parlementaire*), 1931.
 — M. Godfernaux publie depuis 1928 chaque année chez Dunod un petit fascicule concernant les résultats financiers des réseaux.
- Louis MARLIO. — *Le nouveau régime des chemins de fer* (*Revue des Deux Mondes*, février 1938).
- NOGARO (B.) et OUALID (W.). — *L'évolution du commerce, du crédit et des transports depuis cent cinquante ans*. Félix Alcan, 1914.
- Marcel PESCHAUD. — *Politique et fonctionnement des transports par chemins de fer pendant la guerre*. Les Presses universitaires de France.
 — *La question du rail et de la route* (Extrait de la *Revue générale des chemins de fer*, septembre 1933), Dunod, 1933.

- *La coordination des transports et la jurisprudence (Annales des chemins de fer et tramways, 1934, n° 3)*. Rousseau, éditeur.
- René THÉRY. — *La situation de nos grands réseaux ferrés d'intérêt général et ses répercussions sur les finances publiques de la France (Economiste européen, 1933)*.
- THEVENEZ. — *Législation des chemins de fer (2 vol.)*, Rousseau, 1930.
- *Commentaire de la Convention de 1921, et Avenant de 1933*. Rousseau, octobre 1934.
- XXX. — *L'effort social des grands réseaux de chemins de fer en faveur de leur personnel*. Le musée social.
- La Revue générale des chemins de fer* (Paris, Dunod) publie chaque année, au cours des mois de septembre à décembre, des études sur les résultats d'exploitation des chemins de fer.
-

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	1
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

La situation des grands réseaux depuis le début de la guerre jusqu'à la Convention du 28 juin 1921.

CHAPITRE PREMIER

Situation avant la guerre.....	7
--------------------------------	---

CHAPITRE II

Période du début de la guerre à la Convention de 1921.....	10
I. — <i>Régime de la guerre</i>	10
II. — <i>Régime transitoire</i> (octobre 1919-octobre 1921).....	11
III. — <i>L'effort demandé</i>	11
IV. — <i>Le déficit. Ses causes</i>	13
Causes du déficit.....	14
1. <i>Les dépenses</i>	14
Dépenses d'exploitation	14
Charges de capital.....	17
2. <i>Les recettes</i>	18
V. — <i>Tentatives pour enrayer le déficit</i>	18
Le relèvement des tarifs de 1918 et 1920.....	19
L'Avenant au Traité Cotellet.....	21
Insuffisance des mesures adoptées.....	22

DEUXIÈME PARTIE

La Convention du 28 juin 1921.

CHAPITRE PREMIER

La liquidation du passé.....	27
<i>La dette de garantie.....</i>	27
<i>La dette de guerre.....</i>	28
<i>Les concessions consenties par les compagnies à l'Etat.....</i>	29

CHAPITRE II

L'organisation administrative.....	31
<i>Le Comité de direction.....</i>	32
<i>Le Conseil supérieur des chemins de fer.....</i>	33

CHAPITRE III

L'organisation financière.....	36
I. — <i>Le fonds commun et l'automatisme des tarifs.....</i>	36
II. — <i>La rémunération des réseaux. La prime de gestion.....</i>	39
III. — <i>Les constructions de lignes nouvelles.....</i>	43
IV. — <i>Le régime des emprunts.....</i>	45
V. — <i>Les clauses nouvelles de rachat.....</i>	47

TROISIÈME PARTIE

Évolution de la situation financière des grands réseaux
de 1921 à 1937.

CHAPITRE PREMIER

Le produit net d'exploitation.....	53
I. — <i>Les recettes.....</i>	56
1. La tarification.....	57
a) Recettes-voyageurs.....	57
b) Recettes-marchandises.....	60
2. Le trafic.....	62

TABLE DES MATIÈRES

337

II. — <i>Les dépenses d'exploitation</i>	66
Les différents postes des dépenses d'exploitation.	69
1. Dépenses de personnel.....	70
a) La rémunération du personnel.....	72
b) Les effectifs.....	73
2. Dépenses d'exploitation autres que les dépenses de personnel.....	74
III. — <i>Le coefficient d'exploitation</i>	75

CHAPITRE II

Les charges de capital d'établissement. Les résultats d'ex- ploitation proprement dits.....	79
I. — <i>Les charges de capital</i>	79
1. Le taux des emprunts.....	80
2. Les capitaux investis.....	81
a) Dépenses de lignes nouvelles.....	84
b) Travaux complémentaires.....	85
II. — <i>Prélèvements divers prévus à l'article 15 de la Convention de 1921</i>	87
Le dividende garanti.....	87
Les primes de gestion.....	88
Les charges intercalaires.....	90
III. — <i>Les résultats d'exploitation proprement dits</i> ...	90

CHAPITRE III

Les charges des insuffisances d'exploitation. La situation du fonds commun. Le déficit total.....	93
I. — <i>Les charges des insuffisances d'exploitation</i>	93
Insuffisances antérieures au 1 ^{er} janvier 1927...	93
Insuffisances postérieures à 1926.....	94
II. — <i>La situation du fonds commun</i>	98
III. — <i>Les résultats réels de l'exploitation</i>	101

CHAPITRE IV

Les charges et les avantages résultant pour l'État de l'exploitation des chemins de fer.....	103
I. — <i>Le budget des chemins de fer</i>	103
Chapitres du ministère des Finances.....	104
Chapitres du ministère des Travaux publics....	108
II. — <i>Les avantages retirés par l'État de l'exploitation des chemins de fer</i>	110
Les impôts prélevés au titre des chemins de fer.	110
Les prestations fournies par les réseaux à l'État.	114

QUATRIÈME PARTIE

**Les tentatives de réforme du régime des chemins de fer.
L'Avenant du 6 juillet 1933.**

CHAPITRE PREMIER

Aperçu sur la situation économique.....	119
---	-----

CHAPITRE II

Les mesures organiques proposées en vue d'enrayer le déficit.....	123
I. — <i>Le plan des compagnies</i>	123
La coordination de l'ensemble des moyens de transport	124
La réorganisation des réseaux.....	125
L'équilibre financier.....	127
Les critiques contre le plan des compagnies....	128
II. — <i>La fusion</i>	129

CHAPITRE III

L'Avenant du 6 juillet 1933.....	135
I. — <i>Dispositions d'ordre administratif</i>	136

Les représentants de l'État dans les conseils d'administration.....	136
La commission des marchés.....	138
Les réintégrations de personnel.....	140
II. — <i>Dispositions d'ordre financier</i>	141
1. Dispositions tendant à améliorer la situation financière des réseaux.....	141
a) Réduction de l'impôt (voyageurs).....	141
— b) Modification des bases de la prime de gestion.....	142
2. Nouveaux avantages accordés à l'État à la fin des concessions	143
a) Nouvelles conditions de reprise du matériel roulant	143
b) Nouvelles dispositions concernant les charges de première année.....	144
III. — <i>Dispositions concernant l'exploitation</i>	145
Dérogrations à certains articles du cahier des charges.....	145
Accord entre le P.-O. et le Midi.....	146

CINQUIÈME PARTIE

**Les améliorations apportées aux conditions d'exploitation
dans l'ordre économique et technique.**

CHAPITRE PREMIER

Mesures de collaboration des réseaux entre eux.....	150
I. — <i>Accords concernant la gestion d'une ou plusieurs lignes</i>	150
Fusion d'exploitation entre le P.-O. et le Midi...	150
Cessions du P.-O. au réseau de l'État.....	152
Nouvelle exploitation des Ceintures.....	153
Autres cessions d'exploitation.....	153

II. — <i>Collaboration pour l'exécution de certains services.</i>	154
Interpénétration des trafics.....	154
Mise en commun de certains services.....	155
Unification des conditions de réception.....	156

CHAPITRE II

Allègement des obligations des réseaux (décret du 19 janvier 1934)	158
Titre I. — <i>Dérogations aux articles du cahier des charges</i>	158
Modifications des dispositions relatives aux expéditions.....	158
Ordre des expéditions et remise des récépissés.	160
Réduction de la franchise des bagages dans les services de remplacement.....	160
Réduction du nombre des classes.....	161
Dispositions spéciales aux autorails.....	161
Dispense d'entretien.....	161
Titre II. — <i>Dérogations à la loi du 15 juillet 1845</i>	162
Titre III. — <i>Dérogation aux Conventions de 1883</i>	163

CHAPITRE III

Économies réalisées dans le service des trains et dans celui des gares.....	165
I. — <i>Economies réalisées dans le service des trains</i>	165
II. — <i>Economies obtenues dans l'exploitation des gares</i> .	166
Meilleure utilisation de la main-d'œuvre.....	166
Organisation rationnelle des transbordements..	167
Perfectionnement des méthodes de triage.....	167

CHAPITRE IV

Améliorations d'ordre commercial (mesures d'ordre tarifaire exclues).....	171
---	-----

TABLE DES MATIÈRES	341
<i>Facilités consenties aux usagers</i>	171
<i>Action publicitaire</i>	172

CHAPITRE V

Progrès techniques concernant le matériel roulant.....	174
<i>Engins de traction</i>	174
<i>Les automotrices à moteur thermique</i>	176
<i>Matériel remorqué</i>	177
<i>Entretien et réparation</i>	178

SIXIÈME PARTIE

Le personnel.

CHAPITRE PREMIER

Les effectifs.....	180
I. — <i>La politique de compression de 1930 à 1936</i>	180
II. — <i>L'abandon des mesures de compression</i>	183
<i>L'amnistie</i>	184
<i>La semaine de quarante heures</i>	187

CHAPITRE II

La rémunération du personnel.....	191
I. — <i>Traitements et indemnités</i>	191
<i>La politique de déflation</i>	192
<i>Abandon des mesures de déflation</i>	194
II. — <i>Allocations</i>	196
<i>Les allocations familiales</i>	197
III. — <i>Congés payés</i>	199

CHAPITRE III

Les pensions.....	200
I. — <i>Evolution du régime des retraites</i>	200
II. — <i>La situation des retraités</i>	203

CHAPITRE IV

L'effort social des réseaux.....	205
I. — <i>L'effort social des réseaux</i>	205
Le logement.....	205
L'enfance.....	206
L'enseignement.....	207
La sécurité et la prévention des accidents.....	209
Le service médical. Les caisses de maladie.....	209
Crédit. Assistance. Fondations.....	210
II. — <i>L'effort social du personnel. La Mutualité</i>	211

SEPTIÈME PARTIE

La tarification.

CHAPITRE PREMIER

L'unification de 1919-1920.....	214
I. — <i>L'unification des tarifs</i>	215
II. — <i>Les inconvénients de l'unification</i>	217
Dissociation des industries.....	217
Dangers des concurrences extérieures.....	219

CHAPITRE II

Retour aux tarifs particuliers. Assouplissement de la tarification.....	222
I. — <i>Retour aux tarifs particuliers</i>	222
Prix fermes.....	222

TABLE DES MATIÈRES	343
Tarifs d'abonnement.....	223
Tarif maximum-minimum.....	224
Tarifs au wagon-kilomètre.....	224
Taxe convenue.....	224
Tarif avec date de livraison garantie.....	225
Le groupage.....	225
Tarifs spéciaux pour les voyageurs.....	226
II. — <i>Assouplissement de la tarification. Décret du</i> <i>30 décembre 1933.....</i>	226

CHAPITRE III

Nécessité d'une nouvelle réforme de la tarification.....	230
I. — <i>Résultats à attendre des majorations de tarifs...</i>	230
Marchandises	231
Voyageurs.....	232
II. — <i>Nécessité d'une révision des tarifs particuliers..</i>	233
La complexité de la tarification.....	233
La tendance à l'inégalité de traitement des usagers.....	234
Perte de recettes possibles.....	235
Lutte des réseaux entre eux.....	235

CHAPITRE IV

La réforme tarifaire accomplie en 1937.....	237
I. — <i>Révision des prix particuliers.....</i>	237
II. — <i>Réforme des tarifs et augmentation du prix des</i> <i>transports</i>	237
Les tarifs voyageurs.....	238
Les tarifs marchandises.....	239

HUITIÈME PARTIE

La coordination des transports.

CHAPITRE PREMIER

Nécessité de la coordination.....	244
I. — <i>Considérations générales</i>	244
II. — <i>Les avis du Comité de coordination et du Conseil national économique</i>	246

CHAPITRE II

Évolution de la coordination de 1934 à 1937.....	249
I. — <i>La coordination du rail et de la route</i>	249
1. Avril 1934-juin 1936.....	249
a) Réglementation.....	250
Les principes.....	250
Organisation prévue (décret du 25 février 1935- décret du 13 juillet 1935).....	252
b) Résultats obtenus.....	255
2. Juin 1936-juillet 1937.....	256
a) La circulaire ministérielle du 12 août 1936.....	257
b) Le règlement d'administration publique du 14 novembre 1936.....	257
c) La circulaire ministérielle du 23 novem- bre 1936.....	258
d) La lettre du 1 ^{er} mars au président du Comité de coordination.....	260
II. — <i>La coordination du rail et de la voie d'eau</i>	260
1. Réglementation.....	261
a) Les principes.....	261
b) Dispositions complémentaires.....	263
2. Résultats obtenus.....	264

III. — <i>La coordination du rail, de la navigation aérienne et de la navigation maritime</i>	265
Réglementation.....	266
Résultats obtenus.....	266
IV. — <i>La coordination générale de l'ensemble des moyens de transport</i>	267

CHAPITRE III

La nouvelle politique de coordination depuis juillet 1937.	268
I. — <i>La coordination du rail et de la route</i>	268
1. Mesures destinées à égaliser les charges des diverses catégories de transports.....	269
a) Licences pour les services routiers.....	269
b) Relèvement des droits sur les essences poids lourds.....	272
2. Le décret-loi du 31 août 1937.....	272
3. Les décrets du 12 octobre et du 12 novem- bre 1938.....	277
4. Résultats obtenus.....	281
II. — <i>La coordination du rail et de la voie d'eau</i>	283
III. — <i>Réforme de la direction générale des chemins de fer et création du Conseil supérieur des transports</i> ...	283
1. Direction générale des chemins de fer et des transports	284
2. Le Conseil supérieur des transports.....	284
Composition	285
Fonctionnement	285
Attributions	285
<i>Addendum.</i> — La coordination des transports dans la région parisienne	287

NEUVIÈME PARTIE

**Le nouveau régime des chemins de fer.
La société nationale des chemins de fer français.**

CHAPITRE PREMIER

Considérations générales.....	289
I. — <i>Nécessité d'une réforme</i>	290
II. — <i>Le problème juridique</i>	290
La déchéance.....	291
Le rachat.....	293
III. — <i>Les négociations</i>	295

CHAPITRE II

La Société nationale des chemins de fer.....	297
I. — <i>Constitution et régime administratif</i>	297
1. Constitution.....	297
a) Modalités de constitution.....	297
b) Objet et durée.....	298
c) Le capital social.....	299
2. Régime administratif.....	300
a) Organismes centraux.....	300
Assemblée générale des actionnaires...	300
Conseil d'administration.....	301
Comité de direction.....	303
Direction générale.....	303
b) Le personnel.....	304
Diverses catégories de personnel.....	304
Agents retraités.....	304
Conflits collectifs de travail.....	305
c) Commissariat du Gouvernement.....	305
II. — <i>Régime financier</i>	306
1. Charges sociales.....	306

a) Versements de la Société nationale à l'État.....	306
b) Rémunération des compagnies.....	306
Intérêts et amortissements des actions A.	307
Service du capital actions et des emprunts	308
c) Primes d'exploitation.....	308
2. Mécanisme financier.....	310
a) Le compte d'exploitation. L'équilibre des recettes et des dépenses.....	310
La période transitoire.....	311
La période définitive.....	314
b) Le compte d'établissement.....	314
Les ressources provenant du fonds de renouvellement	315
Les ressources d'emprunts.....	316
c) Le régime des emprunts.....	316
Emprunts contractés avant le 1 ^{er} janvier 1938.....	316
Emprunts émis à partir du 1 ^{er} janvier 1938.....	316
d) La trésorerie et la comptabilité.....	317
e) Le contrôle	319

CHAPITRE III

Le régime transitoire des grands réseaux d'intérêt général.	320
I. — <i>Les Compagnies</i>	320
II. — <i>Les réseaux d'Etat et les Syndicats de petite et de grande Ceinture</i>	322

CHAPITRE IV

Observations générales sur le nouveau régime des chemins de fer.....	324
BIBLIOGRAPHIE	331

TABLE DES GRAPHIQUES ET TABLEAUX

Graphiques.

GRAPHIQUE I

Comptes d'exploitation	55
------------------------------	----

GRAPHIQUE II

Unités de trafic.....	63
-----------------------	----

GRAPHIQUE III

Dépenses d'exploitation	71
-------------------------------	----

GRAPHIQUE IV

Dépenses annuelles d'établissement.....	83
---	----

GRAPHIQUE V

Charges des insuffisances d'exploitation et charges des dépenses d'établissement	97
---	----

GRAPHIQUE VI

Excédents et déficits d'exploitation. Situation du fonds commun. Résultats réels de l'exploitation.....	100
--	-----

Tableaux.

Tableau comparatif de la situation des grands réseaux pour les exercices 1906 et 1913.....	8
Recettes et déficits comparés pendant la période 1914-1920	13
Coefficients d'exploitation pendant la période 1914-1920.	14
Obligations émises (pendant la même période).....	17
Recettes d'exploitation. Dépenses d'exploitation. Produit net de 1921 à 1926.....	54
Tableau comparatif des recettes et des produits nets pour les exercices 1929 et 1935.....	56
Majorations des tarifs voyageurs depuis 1918.....	58
Variations des recettes voyageurs depuis 1921.....	59
Majorations des tarifs marchandises depuis 1918.....	60
Variations des recettes marchandises G. V. et P. V. depuis 1921.....	61
Unités de trafic depuis 1921.....	62
Variations du nombre des voyageurs depuis 1926.....	65
Tableau comparatif des dépenses d'exploitation pour les exercices 1930 et 1935.....	68
Dépenses d'exploitation depuis 1921.....	70
Coefficients d'exploitation	75
Coefficients d'exploitation comparés de l'État et du P.-O.	77
Coefficients d'exploitation comparés de l'A.-L. et de l'Est.	78
Charges de capital d'établissement depuis 1921.....	79
Capitaux investis annuellement.....	82
Parts respectives de l'État et des réseaux dans les investissements	84
Primes de gestion	88
Charges intercalaires	90
Résultats d'exploitation proprement dits.....	91

TABLE DES GRAPHIQUES ET TABLEAUX	351
Charges des insuffisances d'exploitation.....	96
Évolution de la situation du fonds commun et de la situation générale.....	99
Charges annuelles résultant pour l'État de l'exploitation des chemins de fer.....	108
Taux successifs de l'impôt sur les transports depuis 1918.	111
Produits annuels de l'impôt sur les transports depuis 1921.	112
Tableau comparatif du prix des transports (voyageurs) dans différents pays d'Europe.....	328

IMPRIMERIE
HÉRISSEY
: ÉVREUX :